DE BOM ALVITRE
EXPERIÊNCIAS E DICAS

MOTO ESTRADA

(EXPERT)

MAIO/2015

Manos Motociclistas.

Em primeiro plano afirmo que este trabalho não tem fins didáticos, profissionais e/ou lucrativos, ele foi elaborado alicerçado em experiência e ensinamentos ao logo da minha vida e em textos de experts.

O objetivo é trazer respostas a inúmeras situações que podemos nos deparar no nosso dia a dia, principalmente nas estradas.

Desde julho de 2007, ocasião em que o web site do Rotas da Liberdade Moto Clube foi disponibilizado na Internet (www.rotasdaliberdade.com.br), venho postando na Seção Dicas (http://www.rotasdaliberdade.com.br/dicas.asp) matérias que abordam assuntos de interesse de todos. Me valendo dessas matérias, resolvi aglomerar em um só documento por entender que poderá somar à vasta literatura sobre Motociclismo, aos conhecimentos da maioria de vocês, bem como emprestar subsídios ao aprendizado dos novatos, assim como nós outrora.

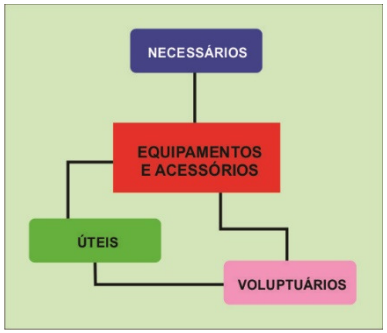
Abraços a todos.

Luís Carlos Dantas de Carvalho (Lula ISF)
Presidente do Rotas da Liberdade Moto Clube

ABORDAGENS
(ÍNDICE)

MOTOCICLETAS, EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS
MANUTENÇÃO DA CORRENTE
VIDA ÚTIL DOS PNEUS
ENTENDA SEU PNEU
COMPARATIVO ADERÊNCIA & DURABILIDADE
VÁLVULA TERMOSTÁTICA
SUPERAQUECIMENTO, DICAS & MACETES
VÁLVULA TERMOELÉTRICA ou CEBOLÃO
TAMPA DO RADIADOR
ENCHENDO O TANQUE – CUIDADOS
TANQUE CHEIO OU VAZIO?
PANE ELÉTRICA - QUAL A CAUSA?
PANE ELÉTRICA, SAIBA O QUE FAZER
VELAS & CABOS – CONHECENDO
PANE NO MOTOR – DIAGNÓSTICO
PESO/POTÊNCIA – DESEMPENHO
CARREGADOR SOLAR
LAVAGEM DA MOTOCICLETA
SISTEMA LUBRIFICADOR DE CORRENTE ROTASLUB®
PROTETOR PARA RADIADOR
CURVAS, REFLEXÃO E PROCEDIMENTO
CONTRA ESTERÇO
A BÍBLIA DAS CURVAS
ANDANDO EM COMBOIO
CUIDANDO DA NOSSA POSTURA
VIAGENS LONGAS – Grupo & Projeto
VIAGEM, PROJETO E EXECUÇÃO
DESMISTIFICANDO O ÓLEO DO MOTOR

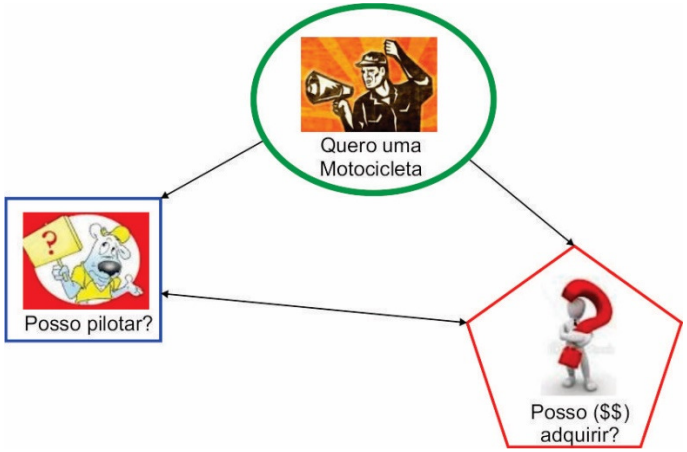
A MELHOR MARCA DE MOTOCICLETA É NOVA
A MELHOR MOTOCICLETA DO MUNDO É A DO DONO



MOTOCICLETAS, EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS

Eu quero uma Motocicleta. Frase afirmativa, taxativa, decidida e-pronto.

Sucede que o fato de querer uma Motocicleta está associado diretamente às respostas de três questões elementares:



1ª. Eu posso pilotar uma Motocicleta?

2ª. Qual o meu capital para adquirir uma Motocicleta?

Satisfeitas afirmativamente essas duas questões, vem a terceira pergunta de resposta obrigatória:

3ª. Qual a Motocicleta que eu quero?

Bem, aí o bicho pega porque, vias de regra, o que mais influencia na hora da aquisição é a aparência, a beleza, porém está condicionada ao quanto disponho em dinheiro para adquirir.

Então, o que mais influencia é a "beleza" da Motocicleta = vaidade; aliada a uma pitada do "ouvi dizer" e das "influências" dos amigos que, também vias de regra, são bairristas ou invejosos.

A vaidade é um forte aliado, pois sem a vaidade a Motocicleta se tornará um ferro velho de tão mal cuidada. Já pensaram uma mulher que não é vaidosa, sem dúvidas é deselegante e de péssimo gosto, às vezes nem toma banho regularmente.

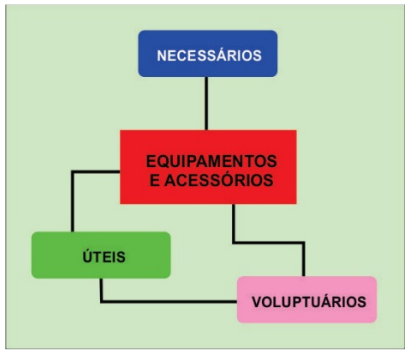
Entretanto, o que ninguém ou raríssimos pretendentes ao Motociclismo, ou mesmo quem já o pratica se lembra de auto indagar é a mais importante de todas as questões para a definição da Motocicleta que se deseja ter.

4ª. Para que eu quero uma Motocicleta, que uso farei dela?

Isso é muito simples de entender, basta saber que para uso urbano Motocicletas de altas cilindradas são as piores escolhas, pois com elas o piloto não tem maleabilidade no trânsito caótico das grandes cidades, têm elevando consumo de combustível, não são ágeis em locais estreitos etc., etc., etc. Melhor mesmo é uma Motocicleta street de no máximo 300cc.

Por outro lado, para uso em estradas, é temeridade transitar nas rodovias com Motocicletas de baixas cilindradas, até mesmo pelas suas dimensões e peso, pois com

estrema facilidade sofrem perigosas interferências de ventos laterais, principalmente dos veículos grandes que vêm em sentido contrário.
Bom, se você é Motociclista domingueiro e só anda no bate e volta de curta distância, melhor uma estradeira, assim você anda bem devagar e pode fazer belas fotos na estrada, como pássaros, placas de estradas, rios e vales.
Para quem viaja, sem dúvidas a super trail é a ideal, já as speed são péssimas para viagens longas, você chega "quebrado".
Por essas e tantas outras razões, responda primeiro a 4ª questão, tenha certeza, empós, decida.
Bem, se eu tivesse dinheiro vadiando eu teria quatro Motocicletas distintas: uma para cidade, uma big trail, uma naked de alta cilindrada e uma speed, mas, como não tenho e em razão do uso só em estrada, optei por uma Motocicleta Naked de alta cilindrada que me atende em todos os sentidos: veloz, segura em curvas, confortável para piloto e carona, confiável, robustas, permite com simplicidade e leveza a instalação de malas laterais e baú para as bagagens em viagens; com ela vou a qualquer lugar, exceto em pista de areia e lama.
As vantagens das Motocicletas de altas cilindradas, principalmente as de três ou quatro cilindros quando em viagens:
Não vibram.
Excelente retomada de velocidade.
Excelente resposta nas ultrapassagens.
O motor trabalha em baixa rotação e apenas a uns 50 a 70% do que ele tem para dar, ou seja, sobra motor o que é uma garantia certa de longa vida.
Peso das bagagens e da garupa não está dizendo nada a ela.
Etc.
Dito isso, agora vem outra questão não menos importante que são os equipamentos e acessórios.
Equipar Motocicletas depende do gosto de cada um. Temos visto por esse mundo afora muitas Motocicletas equipadas e, algumas delas, com extremo requinte e outras nem tanto. Pensa aí uma CB400 toda revestida com couro de carneiro! Pode ser ridículo para uns, engraçado para outros, mas para o dono dela, é o máximo. Mas e daí, cada um tem seu estilo, tem seu gosto, do contrário ninguém se casaria com mulher feia, pois o que é feio para uns é bonito para outros. Esse negócio de equipamentos é muito subjetivo.
Contudo, na hora de equipar é preciso ser racional para não comprometer a segurança e não se tornar uma vitrine brega. Daí vale analisar a classificação dos equipamentos e acessórios.



Necessários
São aqueles destinados à sua segurança, tais como: sliders, protetores de motor, protetores de cárter, eficientes faróis, freios ABS, mangueiras de freio de alta performance, boa buzina, fita refletiva nas jantes.
Úteis
São aqueles destinados a atender às suas necessidades de uso, tais como: malas laterais ou alforjes, baú, sistema de alarme ou rastreador com bloqueador, voltímetro digital, contador de marchas, sistema automático de lubrificação da corrente, lâmpadas de led para economizar bateria e proporcionar melhor iluminação, piloto automático, bolha, sliders traseiro, tanque pad. Enfim, tudo aquilo que lhe trouxer comodidade.
Voluptuários
São aqueles destinados à satisfação do gosto e da vaidade do proprietário da Motocicleta. Na verdade são equipamentos e acessórios desnecessários e inúteis, tais como: neon, tampas de pitos luminosos, equipamento de som, cromagens, ponteiras esportivas, plotagens (desde que não seja as transparentes utilizadas em viagens) e toda uma gama de acessórios de estética.
Em resumo:
Escolha a Motocicleta de acordo com o que seu dinheiro pode adquirir atentando para a qualidade da máquina, assistência técnica, beleza é claro e, principalmente em que você vai empregar sua Motocicleta. Uma informação é de bom alvitre, principalmente de quem possui uma marca e tipo semelhante a que você pretende, mas cuidado, vias de regra quem lhe informar certamente só vai elogiar. Fique atento, não se oriente pela conversa de ninguém, apenas pergunte, ouça e pondere, pois a pior coisa é adquirir uma Motocicleta na base do oba oba, do ouvi dizer.
Lembre-se:
Para ser Motociclista independe o valor financeiro da Motocicleta, seu ano de fabricação/modelo, tipo, tamanho, cilindrada ou marca. Ser Motociclista é ser coerente e racional, é ser cidadão de ilibada conduta.
Deixa os motoqueiros prá lá, a vida e Polícia cuida deles.
Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Motos & Equipamentos – Maio/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1463

MANUTENÇÃO DA CORRENTE

Quando se fala em manutenção da corrente, instintivamente os motociclistas pensam em “lubrificar a corrente” ou “passar graxa na corrente”. Primeiramente é importante observar qual é uso que fazemos de nossa motocicleta, ou seja, em via de regra os motociclistas em geral utilizam suas motocicletas para trabalho ou lazer, e não em competições. Devemos também ter sempre em mente que o objetivo final é o de prolongar a vida útil do conjunto de transmissão secundário. Na realidade o assunto é muito mais complexo e exige que sejam observados todos os itens abaixo.

Qualidade e Modelo do Conjunto de Transmissão Secundário:

Antes de qualquer instrução sobre a manutenção da corrente, é preciso observar a qualidade do Conjunto de Transmissão, ou “Relação” como os motoqueiros chamam. Esse é o primeiro vértice da história, pois ou compramos um conjunto de boa qualidade, onde iremos pagar mais, consequentemente a duração também será maior, ou compramos um conjunto mais “barato” que consequentemente irá durar menos, ou seja, o famoso custo / benefício. Outro fator importante a ser observado é a troca do conjunto “original” por outro de relação diferente, pois muitos querem que a moto “ande” mais, mas não querem que a corrente se desgaste rapidamente, isso é uma utopia. Portanto qualidade e originalidade do sistema vão garantir com certeza que consigamos rodar muitos mais quilômetros.

Forma de Condução:

Sem dúvida alguma esse é um dos itens mais importantes na conservação do conjunto de transmissão, como falamos antes levamos em conta que usamos a moto para trabalho ou lazer, e pilotamos de maneira correta e segura. Se por exemplo, sempre fazermos nossas arrancadas de maneira esportiva, é obvio que de nada adiantara todas as demais orientações. Sem falar também que todos os demais componentes como embreagem, freios, pneus, etc. terão sua vida útil reduzida.

Regulagem da tensão da corrente:

A regulagem da tensão da corrente, conhecido entre os motociclistas como “esticar a corrente”, é o primeiro fator a ser abordado para a conservação de todo o conjunto de transmissão secundaria (Pinhão, Corrente e Coroa). Deve-se sempre utilizar a folga própria de cada moto especificada pelo fabricante da motocicleta. Como todos sabem cada tipo de moto tem sua folga característica, como exemplo pode-se citar as motos “ off -road ” que tem a folga maior que as motos “esportivas”. Manter a corrente com sua folga devidamente controlada, além de ser importante na conservação do conjunto de transmissão, é responsável também pela melhor eficiência na transferência da força motriz para a roda. A inspeção da tensão da folga da corrente deve ser feita com a maior frequência possível, fabricantes e mecânicos falam em algo em torno de cada 250 a 350 km dependendo do tipo da motocicleta.

Alinhamento da Corrente:

Outro item muito importante é o alinhamento da corrente entre o pinhão e a coroa. O desalinhamento ocorre quando ao trocar o pneu traseiro ou regular a folga da corrente deixam-se medidas diferentes nos esticadores laterais de corrente. Quando a Coroa e o Pinhão não se encontram alinhados, irá ocorrer uma torção na corrente que consequentemente iniciara um processo de desgaste excessivo na corrente coroa e pinhão.

Exame individual de cada componente:

Há alguns anos atrás, não existia o habito de se trocar de uma vez todo o conjunto de transmissão, ou kit de relação. Era comum o mecânico examinar individualmente: pinhão, corrente e coroa e fazer a troca apenas de um deles, hoje se fala em trocar tudo de uma vez caso contrário a peça velha estraga a nova. Na realidade esse é um ponto de vista discutível. Imagine que você faz a troca de uma só vez de todos componentes, mas os componentes não têm a mesma qualidade entre si, então, por exemplo, o pinhão se desgasta mais que a corrente e a coroa. Nesse caso podemos trocar o pinhão (que é o mais barato) e conseguir uma quilometragem um pouco maior dos outros dois componentes. Portanto passe a criar o habito de examinar, e também pedir para seu mecânico examine, individualmente cada componente do conjunto de transmissão.

Limpeza da Corrente:

Este item é muito polêmico, alguns motociclistas e mecânicos acreditam que a corrente não deve ser lavada. Na realidade a corrente deve ser lavada, e deve-se retirar todo o excesso de lubrificação anterior. Esse item é primordial, alguns mecânicos e engenheiros ressaltam que antes de lubrificar a corrente, toda “lubrificação suja” deve ser retirada. Os produtos utilizados para lubrificar a corrente favorecem o acumulo de areia, pó e sedimentos que irão funcionar como “abrasivos” que provocam o desgaste por “ usinagem ” do conjunto. Portanto somente a lavagem pode contornar esse problema. A polemica é gerada principalmente por conta dos produtos utilizados para a lavagem da corrente. Não devemos nunca utilizar desengraxantes pesados tipo “ Solupam ” eles prejudicam diretamente o metal da corrente. Nem usar gasolina pura que resseca os anéis de borracha das correntes mais modernas. Quem é partidário do pensamento contrário a lavagem, acreditam que produtos como o “querosene” ou “óleo diesel” também ressecam esses anéis de borracha, e “em tese” retiram toda a lubrificação deixando a corrente “ressecada”, esse problema pode ser contornado acrescentando-se sabão liquido ao “querosene” ou “óleo diesel”. Deve-se evitar lavar em água com alta pressão, pois a sujeira tende a penetrar entre o pino e o rolete da corrente provocando aumento do desgaste da mesma quando em uso. A frequência de lavagem da corrente está relacionada ao tipo de lubrificação e ao local de uso da motocicleta. Quanto mais “ grudento ” for o produto utilizado para a lubrificação e quanto mais “terra” a moto rodar maior deve ser frequência de lavagem.

Lubrificação da Corrente:

Este é o item mais polêmico do estudo, os motociclistas sempre querem saber especificamente qual marca de produto deve ser utilizada. Infelizmente uma resposta direta dessa forma não existe, acredito que nenhum mecânico, engenheiro, ou especialista, tenha um estudo técnico completo e detalhado do resultado da utilização de cada produto existe no mercado, que leve em conta a durabilidade do sistema de transmissão secundário para cada um desses produtos. Dessa forma optei por fazer citações do que acredito que se deve, e o que não se deve usar.

1) Partindo-se do princípio que usamos nossas motos para trabalho ou lazer, podemos concluir que os produtos utilizados para competições, normalmente esses produtos só funcionam em altas temperaturas com exigência máxima dos materiais, portanto não serão os mais indicados para as motos "normais", pois eles buscam privilegiar o desempenho e não a conservação do sistema de transmissão secundário.

2) Não se deve também utilizar o óleo "sujo" retirado do motor da motocicleta, primeiro porque o mesmo é "muito fino" (Sae 20) e segundo porque por ele estar usado, já perdeu toda sua viscosidade, não mantendo mais suas características lubrificantes, e também porque a mesmo encontra-se contaminado com resíduos sólidos.

3) Não se deve usar óleo em spray para lubrificação geral, que são vendidos em lojas de ferragens, esses óleos normalmente são "finos" e não são indicados para lubrificação de correntes.

4) Não se deve usar também a famosa graxa com grafite, pois a grafite além de agir como abrasivo, ela irá se acumular entre a corrente e coroa ou pinhão e com o atrito ira formar "calos" na coroa e no pinhão, causando um desgaste irregular, desses componentes.

5) Não se deve também utilizar produtos que secam rapidamente e não mantenham suas características lubrificantes, pois com o passar do tempo eles se parecem mais com uma "cola" e o pó e a sujeira "grudam" fácil neles, por experiência, percebi que com o passar do tempo os mesmos ainda deixam os elos "travados" e os conjuntos da corrente com pouca flexibilidade.

6) Nenhum engenheiro mecânico aconselha também o uso de graxas em geral em correntes, seja qual for à qualidade da graxa, porque segundo esses especialistas elas são "grossas" e não penetram no interior dos elos da corrente. Tem se observado na prática que os " moto-boys " por rodarem muito, e não conseguirem lubrificar com frequência a corrente, acabam optando por lubrificar com graxa e assim conseguem um resultado melhor do que deixar o conjunto sem nenhuma lubrificação.

7) Na realidade o produto ideal é o óleo, nesse item é importante observar que os fabricantes de motocicletas em geral indicam o uso de óleo grosso (SAE 90) para a lubrificação de corrente de motocicletas.

8) Algumas "graxas brancas" encontradas no mercado, segundo informam os fabricantes, são na realidade óleo hidrogenado, e após sua aplicação com o calor gerado pelo atrito do sistema de transmissão o óleo ira "derreter" e então cumprir adequadamente sua função de lubrificar.

DICAS IMPORTANTES:

1) **O que usar:** Sempre que um motociclista recebe a confirmação que o produto adequado é o óleo, o mesmo imediatamente reclama que o óleo não para na corrente e por consequência tem que se lubrificar muitas vezes a corrente, não se tornando, portanto, muito prático o uso de óleo na lubrificação da corrente. Minha sugestão, baseada na minha experiência pessoal que já faço a muitos anos, que não tem nenhuma confirmação técnica, mas já vi também muitos bons mecânicos aconselharem essa técnica, é acrescentar um pouco de graxa no óleo grosso (SAE 90) deixando-o mais consistente.

2) **Quando Lubrificar:** Essa é uma das maiores duvidas encontrada pelos motociclistas em geral, em minhas pesquisas em sites, fóruns, etc. tenho visto muitos números, a maioria fala em algo em torno de 250 a 500 km , sendo que os fabricantes em geral recomendam a cada 400 km . Mas acredito que a quilometragem não deve ser o principal fator a se considerar, deve-se observar outros fatores como: Tipo de uso: só estrada, só cidade, etc. Clima dos últimos dias: Muito calor, muito frio, chuva, etc. O tipo de local utilizado: Asfalto, Terra, etc. E principalmente qual o produto que foi utilizado. Em viagens longas é sempre muito bom reforçar a lubrificação, mas lembrando que se a pista for de terra, e se não for possível lavar a corrente antes de lubrificar, é preferível então não lubrificá-la.

3) **Aprendendo a "ler" a corrente:** O mais importante é aprender verificar a necessidade de lubrificação com um exame da corrente, que deve ser visual e pelo tato. Primeiramente no exame visual deve verificar se a corrente apresenta uma coloração de aspecto "úmido" e brilhante, não devendo estar sem brilho ou opaca. No exame de tato inicialmente deve-se sentir e confirmar se a corrente está mesmo úmida, não devendo estar ressecada. A seguir deve-se colocar a mão no centro da área livre da corrente e verificar se a corrente movimenta-se livremente para cima e para baixo, não devendo estar "travada" ou com a movimentação pesada, ou seja, os conjuntos de elos e laterais devem movimentar-se normalmente, a seguir deve-se verificar se os elos estão girando facilmente nos seus eixos.

4) **Como Lubrificar**: Antes de qualquer coisa é muito importante ressaltar que a lubrificação da corrente deve ser feita de maneira planejada, acima de tudo deve-se prever um tempo de pelo menos quinze minutos para realizar essa tarefa, deve-se estar preparado com roupas adequadas, nunca se deve fazer sem planejamento e "correndo" pois esses serão os únicos fatores que irão conferir a lubrificação correta e adequada da corrente. Novamente cito minha experiência adquirida na lavagem, lembrando que corrente não deve estar muito suja, ou seja, com muito acumulo de lubrificação antiga, devendo estar razoavelmente limpa, caso contrário, a nova lubrificação não conseguira atingir a partes internas dos elos da corrente. O ideal é manter a mistura de Óleo e Graxa em uma lata com tampa, que quando aberta mantenha as bordas livres. Então se deve sentar ou deitar no chão, não tem jeito de fazer de outra forma, principalmente nas motos sem cavalete e com corrente escondida atrás do escape, lembrando que você vai

aplicar na parte da corrente que fica abaixo do braço da balança traseira, a seguir com a ponta de uma escova de dente retire uma pequena quantidade da mistura, e espalhe levemente do lado superior corrente, da entrada do pinhão até as proximidades da coroa, após espalhar a mistura, comece a passar a escova com mais pressão, para todos os lados, acima e abaixo da corrente para que a mistura se espalhe da maneira homogenia em toda a área que se está lubrificando. Para as motos que tem cavalete central basta girar pouco a pouco a roda traseira para que uma nova parte da corrente ainda não lubrificada apareça, e você repete todo o processo, normalmente repetem-se quatro ou cinco vezes até completar toda a corrente. Nas motos sem cavalete central (esportivas) a cada parte aplicada, deve-se levantar do chão, inclinar a moto sobre o corpo, girar a roda traseira e colocar no local adequado uma nova área da corrente a ser lubrificada. Nas motos custons , com corrente, ou motos muito pesadas, não tem jeito, deve-se a cada etapa andar com a moto para frente até que uma nova parte a ser lubrificada apareça.

5) **Pouco, mas sempre**: Os motociclistas fanáticos pela conservação da corrente acreditam que colocando um volume grande de óleo ou graxa na corrente ela já estará protegida. Muitos pegam a bisnaga de graxa e aplicam uma grande quantidade sobre a corrente de qualquer maneira sem espalhar e sem fazê-la penetrar nas partes internas da corrente. Esse procedimento, além de não servir para conservar a corrente, irá fazer com que o excesso de lubrificação vá para a banda de rodagem do pneu, fazendo o motociclista correr o risco de levar um belo de um chão. Além do mais vai sujar toda a roda, motor e quadro. Se quisermos realmente conservar a corrente temos que lubrificá-la com pouco lubrificante, de maneira adequada, com bastante frequência.

Fonte: http://www.rockriders.com.br/Detalhe_dicas.aspx?id=1002. Texto por Tomás André dos Santos - www.tasnaweb.com.

VIDA ÚTIL DOS PNEUS

É possível conseguir um aumento significativo da vida útil dos pneus de uma moto se alguns cuidados básicos forem adotados pelo motociclista. A boa utilização dos pneus é fundamental para a segurança da motocicleta.

Um dos erros mais comuns é a substituição de pneus sem obedecer às recomendações do fabricante da moto.

Veja algumas dicas básicas:

- Os pneus devem ser calibrados semanalmente, seguindo as recomendações do fabricante da motocicleta. A pressão precisa ser alterada em cada situação de uso (com carona na garupa, carga ou apenas o condutor);
- Os pneus devem ser montados apenas em máquinas. Nunca permitir a montagem manual em borracheiros não habilitados. O pneu de uma moto pode ter o talão (friso de aço lateral) quebrado por uma operação de montagem inadequada;
- As rodas devem passar por um balanceamento rotineiro, um procedimento fundamental para evitar o desgaste prematuro dos pneus;
- Os pneus não especificados para o modelo da moto não devem ser usados nunca. As alterações para fins estéticos acabam prejudicando o desempenho da moto e comprometendo a segurança do motociclista e a durabilidade dos pneus;
- Nunca fazer adaptações para deixar de usar câmeras de ar. Em motos, os pneus sem câmera somente são empregados em alguns poucos modelos que utilizam aros específicos para este fim;
- Os aros utilizados devem ser aqueles recomendados pelo fabricante. Mudanças provocam diferenças sensíveis no desempenho da moto, novamente comprometendo a segurança do motociclista e a durabilidade dos pneus;
- Jamais utilize pneus recauchutados;
- A moto sempre deve estar com o "quadro" alinhado, caso contrário a vida útil do pneu ficará comprometida por rodar fora de alinhamento com o piso;
- Nunca submeter o pneu a sobrecarga. Pode ocorrer o superaquecimento, desgaste excessivo, separação entre lonas e banda de rodagem. Portanto, é importante sempre manter as pressões e carga recomendadas conforme gravações que constam no flanco de cada pneu.

Fonte: Site da empresa MotoTech - especializada em Pneus - www.mototech.com.br

VIBRAÇÃO

Vi alguns comentários sobre vibração da Bandit 1250S acima dos 170k. A nossa começava a vibrar acima dos 175km e ia aumentando na proporção em que a velocidade ia aumentando.

Não me conformava com esse fato, pois não acreditava que a Suzuki iria fabricar uma motocicleta com um motor tão valente e que vibrasse em alta.

Bem, comecei a pesquisar e analisar. Após verificar todos os pontos cheguei a uma conclusão que, por ser tão óbvia, passou despercebida.

Eu havia colocado o tal do preventivo para furos. A m.... foi essa. Troquei o pneu dianteiro com 9.168km rodados e não coloquei o preventivo. A vibração acabou, chegou aos 200km sem nenhum tipo de problema, a Bandit 1250S anda suavemente, nem parece que está andando tão forte.

Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=57

ENTENDA SEU PNEU

Você sabia que o pneu da sua moto (e do seu carro também) tem prazo de validade, capacidade de carga e de velocidade? Além de observar o desgaste e a pressão, você deve observar outras recomendações de especialistas para garantia da segurança na condução da sua Motocicleta.

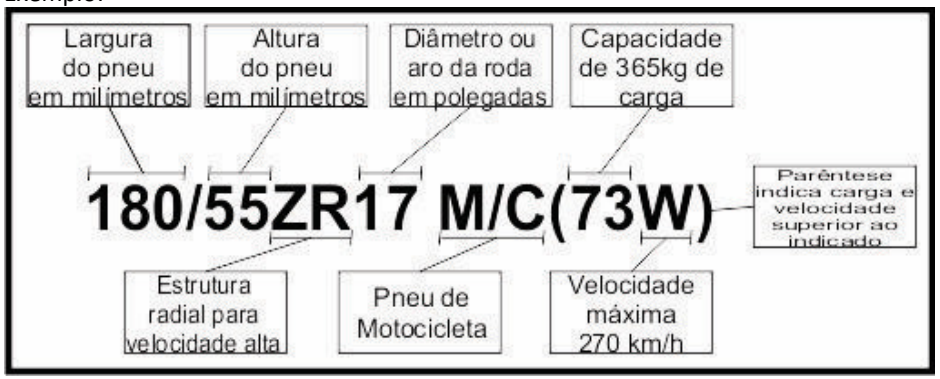
O prazo de validade recomendado para os pneus é de 5 (cinco) anos. Evidente que ele não irá desmanchar após esse prazo, porém ocorre um processo de degeneração que representa riscos para o condutor ou o garupa. "Após esse período não é recomendada a utilização, pois ocorre o ressecamento da borracha, com perda da flexibilidade, micro rachaduras e tendência a estouro".

A data de fabricação do pneu está marcada em sua lateral, tecnicamente conhecida como flanco, normalmente após a inicial DOT (fique atento pois é bem minúsculo). É um número de quatro algarismos. Os dois primeiros representam a semana e os dois últimos, o ano da fabricação. Assim, o pneu com numeração após a sigla DOT, 0113, diz que foi fabricado na primeira semana do ano de 2013.

Por isto é sempre recomendado usar pneus de acordo com as especificações recomendadas pelo fabricante da sua Motocicleta.

Para identificar as medidas, capacidade de carga e de velocidade de um pneu é necessário olhar o flanco, onde consta a especificação.

Exemplo:


Largura do pneu em milímetros
Altura do pneu em milímetros
Diâmetro ou aro da roda em polegadas
Capacidade de 365kg de carga
180/55ZR17 M/C(73W)
Parêntese indica carga e velocidade superior ao indicado
Estrutura radial para velocidade alta
Pneu de Motocicleta
Velocidade máxima 270 km/h

Especificamente em pneus para Motocicletas esportivas, quando os índices de carga e velocidade do pneu aparecerem entre parênteses, significa que o pneu é para velocidades superiores ao indicado. No exemplo, 190/55 ZR17 M/C (73W) - O pneu suporta cargas de até 365kg e velocidades superiores a 270 km/h.

Codificação de velocidades:

CÓDIGO	DESCRIÇÃO		CÓDIGO	DESCRIÇÃO		CÓDIGO	DESCRIÇÃO
F	80 km/h		N	140 km/h		H	210 km/h
G	90 km/h		Q	160 km/h		V	240 km/h
J	100 km/h		R	170 km/h		W	270 km/h
K	110 km/h		S	180 km/h		Y	300 km/h
L	120 km/h		T	190 km/h		ZR	acima de 240 km/h
M	130 km/h		U	200 km/h			

Codificação de carga:

ÍNDICE DE CARGA	Kg/PNEU		ÍNDICE DE CARGA	Kg/PNEU		ÍNDICE DE CARGA	Kg/PNEU
80	450		96	710		111	1090
81	462		97	730		112	1120
82	475		98	750		113	1150
83	487		99	775		114	1180
84	500		100	800		115	1215
85	515		101	825		116	1250
86	530		102	850		117	1285
87	545		103	875		118	1320
88	560		104	900		119	1360
89	580		105	925		120	1400
90	600		106	950			
91	615		107	975			
92	630		108	1000			
94	670		109	1030			
95	690		110	1060			

Você sabia que ao rodar um pneu aumenta de tamanho? Em movimento, o ar pressiona a parte interna do pneu, em especial o centro da banda de rodagem. Quanto maior a velocidade, maior ele fica, uma das razões que fazem aumentar o desgaste na banda de rodagem. Mas você nunca verá esse aumento a olho nu. O máximo tolerável, dentro dos padrões internacionais, é uma expansão de 2%.

Um pneu é feito com 15 a 20 tipos de borracha, pois cada tipo tem uma função. Os compostos são criados em separado e depois agrupados, cada um na parte que lhe cabe (banda, lateral, interior etc.), e são vulcanizados juntos, formando a estrutura única que você vê na loja.

Atualmente, a maioria dos pneus não é feita com borracha natural que vem da seringueira, ele é quase que inteiramente produzido a partir do petróleo.
Pneus de alta tecnologia tem compostos de sílica e borracha natural.
Os pneus são responsáveis, em média, por 15% do consumo da Motocicleta. É na cidade que eles pesam mais, chegando a 20%. Nas estradas, onde a velocidade é maior, a resistência ao ar acaba ganhando um peso maior.
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/noticias.asp?id=1473

COMPARATIVO ADERÊNCIA & DURABILIDADE

(Base de comparativo – Bandit 1250S)
O objetivo aqui não é criticar nenhuma marca de pneu para Motocicletas, até porque não tenho conhecimento técnico nem fiz testes de laboratório e, por outro lado, são marcas consagradas mundialmente.
Trago apenas um comparativo onde os resultados foram obtidos no uso exclusivamente em rodovias, velocidade em torno dos 130km/h, piloto e garupa, bagagens de viagem (baú e malas laterais) e, de quando em vez, uma "estiligadazinha".
Dos pneus que já utilizei o Dunlop (equipava, de montadora, a Bandit 1250S), foi o de menor durabilidade, apenas 3.642 km, foi também o de melhor aderência em curvas, não precisa ser piloto de corridas para encarar uma curva em alta com esse pneu. Mas como não sou piloto de corridas, descarto.
O pneu Pirelli Angel ST ainda não utilizei, mas, segundo o Web Site da Pirelli (http://www.pirelli.com/tyre/br/pt/motorcycle/sheet/angel_st.html?url=%3Fsubtype%3Droad) o Angel ST, em teste, rodou apenas 5.135 km. Porquanto seu preço no mercado seja menor que os Michelin, ainda assim, comparativamente, sairia mais oneroso, pois teríamos que adquirir dois jogos para aproximar da quilometragem rodada com o Road 2.
Michelin Road 3, muito bom, mas a durabilidade é inferior ao Road 2.
O pneu alemão Metzeler Roadtec Z8 Interact, tem superior qualidade de aderência, principalmente no molhado, no entanto a durabilidade em km rodados perde um pouco para o Pilot R2 da Michelin.

Bandit 1250S – pneus comparativo durabilidade (km rodados)			
PNEUS	michelin road 2	michelin road 3	dunlop original
dianteiro 120/70x17	22.894		9.168
traseiro 180/55x17	16.502		3.642
traseiro 190/55x17		11.918	

Outro fato merecedor de atenção são os preços praticados em Salvador/BA e a indisponibilidade, o que nos leva a recorrer ao sul do País onde encontramos diversidade de marca, tipo e modelo, além de que, mesmo adquirindo pela Internet, incluso o preço do frete PAC, encontramos menor preço, com economia que pode chegar à casa dos R$ 300,00. Tudo bem que a entrega acontece em até quinze dias, mas é garantida, basta adquirir em lojas virtuais conceituadas como a SBS Motos por exemplo ou Marquinhos Motos.
Lula - Motociclista de estrada - Rotas da Liberdade Moto Clube - 02/06/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=129

VÁLVULA TERMOSTÁTICA

Tema polêmico entre os desentendidos e mecânicos de "oficina estrela", tanto com os quatro rodas quanto no Motociclismo.
Se você não é teimoso e tem convicção quanto ao funcionamento da mecânica, os tópicos a seguir sobre o tema ratificarão sua convicção, mas se não, é bom ler com atenção e se convencer de que **NÃO SE RETIRA A VÁLVULA TERMOSTÁTICA**.
A maioria dos mecânicos borra-botas insiste em retirar a válvula termostática dos motores refrigerados a água.
Tal prática, inconcebível tecnicamente, é feita sob alegações de que "nosso clima é muito quente"; que "ela causa superaquecimento ao motor"; que "o motor funciona melhor sem ela"; etc.
Lei do engano que poderá causar a queima da junta do cabeçote do motor, empeno do tampão, fissuras no tampão e que, em qualquer caso, resultará na entrada de água na câmara de combustão (pode empenar o corpo da válvula de admissão) ou, mais grave ainda, "trancar" o motor, pois a água atingirá as bielas.
A coisa funciona assim:
Ao dar a partida no motor, existe uma quantidade de água que está nos canais de refrigeração, outra no radiador e outra que está no reservatório de água, separadas apenas em um só ponto, justamente pela válvula termostática.
Bem, a água do radiador está com a temperatura bem menor que a água que está no motor, pois este precisa atingir sua temperatura ideal, portanto a água do radiador está refrigerada pela ação do vento natural e/ou da ventoinha sobre o radiador.
Com o motor funcionando, a água está sob a pressão da bomba d'água e quando essa água atinge a temperatura, via de regra 70ºC, a válvula termostática irá permitir a circulação dessa "água quente", través do radiador, com isso haverá a mistura da água quente do motor com a água "menos quente" do radiador, então a temperatura do motor será "equilibrada". O vapor quente é liberado pelo "ladrão" que nada mais do que aquele tubinho plástico que sai do reservatório e vai para lugar nenhum.
Quando a ventoinha "entra" há a ventilação forçada daquela água que está no radiador e é justamente aí que "aquele liquido" que foi misturado à água faz a sua parte, ou seja,

ele funciona como um trocador de calor e não deixa a água entrar em ebulição (100ºC). Com a ação da ventoinha diretamente sobre o radiador e em razão desse "líquido" a troca de calor se processa mais rapidamente, fazendo o motor trabalhar com a temperatura ideal o que, sem dúvidas, aumenta a sua vida útil.

O recomendado é executar periodicamente a limpeza do sistema de arrefecimento, manter a água sempre no nível recomendado pelo fabricante da motocicleta e nunca esquecer do "trocador de calor", aquele líquido que é adicionado a água do radiador.

Testando a válvula:

Um procedimento simples dirá a você se a válvula termostática está boa. Faça o seguinte:

1 – se informe sobre a temperatura em que a válvula "se abre";

2 – retire a válvula;

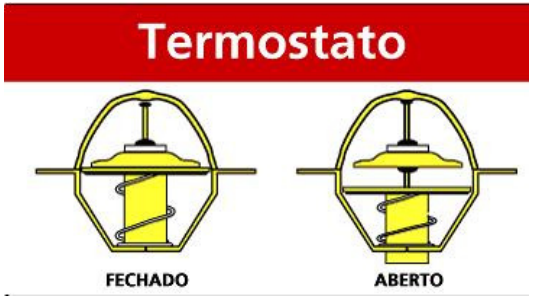
3 – coloque a válvula em um recipiente com água, submergindo-a;

4 – leve o recipiente ao fogo;

5 – com um termômetro que ofereça leitura mínima de 100ºC, observe o instante em que a mola da válvula se contrai (é o ponto de abertura) e aí veja a temperatura registrada no termômetro;

6 – Se coincidir com a temperatura fornecida pela fabricante da válvula, então ela está boa, do contrário jogue fora e compre outra.

Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=13



O principal trabalho da válvula termostática é permitir que o motor chegue rapidamente à temperatura ideal e então mantê-la constante. Ele faz isto regulando a quantidade de água que atravessa o radiador. Em temperaturas baixas, essa passagem é completamente bloqueada, forçando todo o líquido arrefecedor contido no motor a circular somente dentro dele, com o que ele se aquece rapidamente. Uma vez que a temperatura do líquido atinja de 80° C a 90° C, a válvula termostática começa a abrir, permitindo que o líquido seja enviado para o radiador. Quando o líquido chega a 93~103° C, a válvula está totalmente aberta.

Caso a combinação de baixa temperatura ambiente e pouca ou nenhuma utilização de potência faça o líquido arrefecedor esfriar demais, a válvula termostática se fecha, mantendo o motor em temperatura normal.

Se você quiser, pode fazer uma experiência prática para ver uma válvula termostática em ação – parece mágica. É só colocar uma válvula numa panela com água fervente. Quando a temperatura da válvula chegar ao ponto certo ela vai se abrir uns 2 cm. Lojas de autopeças vendem válvulas termostáticas bem baratas.

O segredo da válvula termostática está num pequeno cilindro localizado na parte da peça virada para o motor. O cilindro é preenchido com uma cera que começa a derreter em torno de 80º C (as válvulas podem se abrir a temperaturas diferentes, mas a de 80º C é a mais comum). Uma haste conectada à válvula pressiona a cera. Quando a cera derrete, ela se expande significativamente, empurrando a haste para fora do cilindro e abrindo a válvula. Se você leu Como funcionam os termômetros e fez a experiência com a garrafa e a palha, você viu este processo em ação. Porém, a cera se expande um pouco mais porque está mudando de estado sólido para líquido, além de se expandir por causa do calor.

Esta mesma técnica é usada na abertura automática de janelas em estufas de plantas e claraboias. Só que nesses dispositivos a cera derrete a uma temperatura mais baixa.

Fonte: http://carros.hsw.uol.com.br/sistemas-de-arrefecimento-dos-carros8.htm

SUPERAQUECIMENTO, DICAS & MACETES

Aconteceu conosco, em viagem, e aqui repassamos a experiência vivenciada.

Veículo

Motocicleta – Bandit 1250N

Odômetro – 30.000km rodados

Status – Motocicleta em perfeito estado de uso e conservação

Situação

Em revisão, foi substituído todo o líquido do sistema de arrefecimento utilizando fluído concentrado na proporção 1:1.

Motor começou a superaquecer; a água expelida pelo suspiro, em média 300ml; ventoinha acionada após a ebulição da água.

1º Procedimento

Verificado e extraído todo o ar contido no sistema de arrefecimento e completado o nível da água, mas ainda assim a situação persiste.

2º Procedimento

Verificado o reservatório do líquido de arrefecimento e completado o nível. Observado que não haviam obstruções bem como não havia qualquer pressão decorrente do superaquecimento do motor.

3º Procedimento

Retirada da válvula termostática seguindo orientação do mecânico e completado o nível. Empós, observado que a situação persiste, porém a quantidade de água expelida pelo suspiro foi menor.

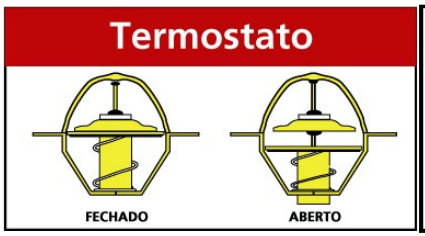
4º Procedimento

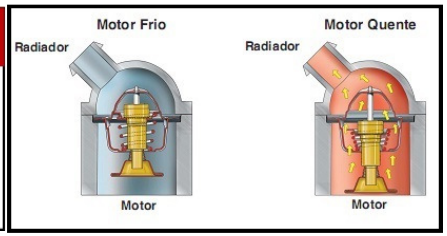
Substituída a tampa do radiador por outra tampa nova e original e completado o nível. A situação foi sanada.

Diante do ocorrido, buscamos encontrar a razão e suas justificativas, e para isso realizamos pesquisas na Internet onde encontramos vasto material esclarecedor,

inclusive pondo por terra o mito acerca da válvula termostática tão disseminado pelos que se intitulam mecânicos.
Sendo assim, segue a condensação do que apuramos:
Válvula termostática

O principal trabalho da válvula termostática é permitir que o motor chegue rapidamente à temperatura ideal e então mantê-la constante. Ele faz isto regulando a quantidade de água que atravessa o radiador. Em temperaturas baixas, essa passagem é completamente bloqueada, forçando todo o líquido arrefecedor contido no motor a circular somente dentro dele, com o que ele se aquece rapidamente.
Uma vez que a temperatura do líquido atinja de 80° C a 90° C, a válvula termostática começa a abrir, permitindo que o líquido seja enviado para o radiador. Quando o líquido chega a 93~103° C, a válvula está totalmente aberta.
Caso a combinação de baixa temperatura ambiente e pouca ou nenhuma utilização de potência faça o líquido arrefecedor esfriar demais, a válvula termostática se fecha, mantendo o motor em temperatura normal.
Observação: A válvula termostática não mantêm a temperatura constante no sistema pois só pode controlar a temperatura mínima, não tendo influência nenhuma sobre o controle da máxima temperatura, sendo assim ele não tem função termostática, logo o correto é chama-la de termostato.





Testes rápidos
Com o motor ligado a mangueira que entra na parte superior do radiador não esquenta e só a inferior esquenta, assim que o motor atinge a temperatura de 90 ou 100 graus a ventoinha é acionada e a mangueira superior esquenta, significa que a válvula está fazendo a troca, ou seja, está funcionando, porém, se ao funcionar o motor as duas mangueiras esquentarem o indício é de que a válvula travou aberta e se a mangueira não esquentar após a ventoinha ser acionada ela travou fechada.
Um outro teste é retirar a válvula e submergi-la em água dentro de um recipiente (panela mesmo) e levar ao fogão. Coloque um termômetro de preferência industrial, pois o caseiro é limitado a 42ºC , e fique observando a válvula. Nessa observação você verá se a válvula abre e a que temperatura abre.
RETIRADA DO TERMOSTATO
Muitos leigos, induzidos por sabichões, muitos mecânicos, inclusive Concessionárias Autorizadas, retiram a válvula e/ou recomendam que o proprietário da Motocicleta o faça. Na sua sandice, esses leigos, sabichões ou mecânicos alegam que nosso País é de clima tropical; que a válvula termostática foi criada para o clima frio do sul; que a origem das Motocicletas é de países de clima frio – Europa e Ásia; que a retirada da válvula melhora a refrigeração do motor; e mais uma série de baboseiras.
"A desculpa que alguns mecânicos e os leigos dão para remover a válvula é que com ela o motor fica sobre aquecido, mas isso é uma grande mentira. Como eu já disse antes, a válvula se abre antes dos 100º C. O que pode acontecer, é que a válvula tenha algum defeito e fique travada. Quando isso acontece, basta trocá-la. – William Oliveira"
CONCLUSÃO DEFINITIVA: NÃO SE RETIRA O TERMOSTATO
O termostato é um item importantíssimo para a vida útil do motor. O controle de temperatura no sistema de arrefecimento é realizado através da válvula, mantendo o motor na temperatura adequada de funcionamento. Com a válvula fechada o motor atinge rapidamente sua temperatura ideal de funcionamento. O líquido de arrefecimento circula somente no motor, pois a válvula está fechando a passagem que vem do radiador. Com o aquecimento do motor, a válvula abre gradativamente a passagem de água refrigerada do radiador, e fecha a passagem do circuito do motor.
Utilizado para:
Proporcionar um aquecimento rápido ao motor (o Termostato fica fechado quando o motor está frio).
Após a abertura do Termostato, manter o motor trabalhando dentro dos limites de temperatura a que foi projetado.
Vantagens:
Evitar atrito e prolongar a vida útil do motor.
Atingir o máximo de torque e potência.
Evitar excesso de consumo de combustível.
Evitar maiores índices de poluentes.
Muita gente tem o PÉSSIMO HÁBITO E TAMBÉM POR FALTA DE CONHECIMENTOS TÉCNICOS retirar esta válvula da moto com o argumento de que a válvula faz ferver o motor... Pura mentira! O que faz ferver a moto são os péssimos donos que não gostam de fazer manutenções preventivas e andam com a moto até quebrar.

Sem o uso do termostato você submete seu motor a duas situações que nunca o motor pode passar que são elas:

1 - Sem válvula (em aceleração constante): em aceleração constante a água estará circulando livremente entre o motor e o radiador, isso faz realmente com que a temperatura não suba, MAS A DEIXA BAIXA DEMAIS, FORA DA TEMPERATURA DE FUNCIONAMENTO E TEMPERATURA DE DILATAÇÃO, o que faz com que o motor trabalhe em temperaturas baixas ocasionando o desgaste prematuro do motor e consumo elevado, pois a gasolina não se vaporiza adequadamente, fazendo com que haja desperdício e queima irregular.

2 - Sem válvula (em baixa velocidade): Vamos citar o trânsito caótico de São Paulo, horário de pico, você com sua Motocicleta sem a válvula... sem ter como acelerar a moto pra gerar circulação e dissipação, a água que está dentro do motor e radiador começarão a esquentar a ponto de que você será obrigado a parar, isso porque como a água circula sem parar e não somente dentro do motor, o radiador não terá tempo para dissipar (refrigerar) a temperatura devido a água mal entrar no radiador e já ir pro motor, fazendo com que a moto sobreaqueça e queime a junta do cabeçote e consequentemente empenando o cabeçote.

Portanto, se algum mecânico te disser pra não usar... já sabe, troque de mecânico e escolha um que trabalhe respeitando o projeto da sua Motocicleta.

Então, seja no Pólo Sul, no Pólo Norte, no Alasca, no deserto do Atacama ou Saara, a válvula termostática é indispensável. As competições estão aí para provar isso, o Rally Dakar, por exemplo.

VÁLVULA TERMOELÉTRICA ou CEBOLÃO

O papel desse não menos importante item do sistema de arrefecimento é “medir” a temperatura do líquido de arrefecimento e no momento certo acionar a ventoinha.

Pelo fato de ser um componente metálico e ficar em contato permanente com a água, que por muitas vezes não é a desmineralizada, acaba acontecendo uma corrosão.

Com o acumulo de sujeira no sistema, ou mesmo a falta dos fluidos necessários, a leitura da temperatura pode ficar comprometida.

Outro fator que maquia a situação se superaquecimento é o acúmulo de ar no sistema de arrefecimento ou baixo nível do liquido de arrefecimento, pois essa válvula necessita estar em contato direto com a água, do contrário ele não funciona, ou melhor, não aciona a ventoinha.

Teste rápido

Estando tudo o sistema ok, mas ainda assim a ventoinha não é acionada, retire os dois fios da válvula e conecte um no outro. Funcione o motor e aguarde o tempo necessário que a ventoinha deveria ser acionada. Se a ventoinha não funcionar, o defeito certamente será nela, mas se funcionar substitua a válvula – antes tenha a plena certeza de que o sistema de arrefecimento está devidamente abastecido e livre de ar.

TAMPA DO RADIADOR A tampa do radiador tem vida útil e ela, além de vedar o radiador para evitar que a água borbulhante seja expelida regularmente, ela mantém a pressão necessária ao bom funcionamento do sistema de arrefecimento.

A sua mecânica de funcionamento se assemelha à mecânica do termostato. Então, sob muita pressão, para evitar danos ao radiador e demais componentes, a válvula disposta na tampa do radiador funciona para “aliviar” a pressão, fazendo com que a pressão seja direcionada ao reservatório do líquido de arrefecimento e esse, por vez, libera para o suspiro ao mesmo tempo em que, por sucção, “injeta” o líquido reservado ao complemento do nível do radiador.

NÃO SE COMPLETA O NÍVEL DO RADIADOR RETIRANDO A TAMPA E SIM ATRAVÉS DO RESERVATÓRIO.

LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO

A troca do líquido de arrefecimento do motor é um procedimento fundamental para manter a temperatura certa do motor em todas as condições de uso e evitar a corrosão do sistema, o ressecamento prematuro de mangueiras e vedações, e outros sérios danos ao conjunto.

Um sistema de arrefecimento funcionando corretamente, na temperatura ideal, só traz benefícios ao motor, que ganha em durabilidade, economia de combustível e desempenho e, consequentemente, tem menor nível de emissões. Por isso, a troca do fluido de arrefecimento, uma mistura de água e aditivos específicos, é de extrema importância no check list da manutenção preventiva de um veículo.

A função do aditivo de arrefecimento é transformar a água num fluido adequado ao bom funcionamento e proteção do sistema de arrefecimento do motor de combustão interna. "O líquido faz a troca de calor, ganhando calor quando passa pelo motor e perdendo ao passar no radiador", explica Fernando Landulfo, instrutor do SENAI - Vila Leopoldina.

Os técnicos recomendam que a troca seja feita sempre no período indicado pelo fabricante, conforme os manuais, que indicam a primeira troca em torno dos 30 mil km ou 1 ano de uso, podendo chegar a até 120 mil km ou 5 anos, de acordo com o tipo de aditivo.

"Recomendamos verificar, na hora da compra, se o fluido é concentrado (deve ser misturado com água antes de ser colocado no veículo) ou diluído (pronto para uso). A concentração do líquido (tanto de água, quanto de coolant) deve seguir a recomendação do fabricante. Existem produtos de limpeza que podem ser usados antes da troca e que vão desprender possíveis sujeiras e crostas em partes do sistema", completa Arley.

"Se o prazo for ultrapassado o motor pode apresentar corrosão, impregnação, diminuição do ponto de ebulição do fluido e ressecamento prematuro de mangueiras e vedações", acrescenta Landulfo.

PROPORÇÃO DO LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO

Se o produto que você adquiriu for concentrado, então é seguir a orientação do fabricante, que via de regra é 1:1. Porém se o produto adquirido já for mixado, ou seja, pronto para uso, não há o que diluir com água, é só colocar no radiador.

ÁGUA

Se o sistema necessita de água desmineralizada, por que então colocar água mineral? Isso não existe, ou você coloca água desmineralizada (difícil de encontrar) ou água destilada, do contrário pode usar, sem sobressaltos, água filtrada que para o sistema é melhor do que a água mineral.

Água da torneira, não. De acordo com Graziano, o técnico não deve usar água de torneira para adicionar ao aditivo, pois contém cloro e sais minerais que podem provocar danos ao sistema de arrefecimento, como incrustações e corrosões nas partes. Entre a gama de produtos oferecidos, existe a água que passa por um minucioso processo de purificação, no qual é retirada de poços artesianos e vai diretamente para um equipamento de desmineralização por osmose reversa, de onde sairá pronta para uso.

Outra boa opção para não cair em armadilhas na hora de trocar o líquido do sistema é usar os produtos dois em um (encontrados em lojas de autopeças), ou seja, aqueles em que a mistura do aditivo com a água já vem pronta, eliminando assim o risco de realizar a combinação em proporções erradas.

Bem, não estamos aqui para fazer propagandas nem marketing, mas por experiência ao longo da minha vida, sem dúvidas o Paraflu, que agora tem o rótulo Petronas, sem dúvidas é o melhor de todos e já vem pronto para usar.

Se ainda assim, se tudo quanto exposto aqui ainda deixar dúvidas, acesse http://www.rotasdaliberdade.com.br/videos.asp?id=73 e assista o vídeo esclarecedor.

Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Sistema de arrefecimento – Julho/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=133

ENCHENDO O TANQUE – CUIDADOS

Circula na Internet. Não sabemos se é verdade, porém há lógica.

O autor deste texto trabalha numa refinaria há 31 anos.

Truques de um Engenheiro de Segurança para abastecer os veículos!

Assim que você levar a sério e passar a aplicar os truques que a seguir são explicados, passará a aproveitar ao máximo seu combustível e, portanto, seu dinheiro.. .

Esperamos que lhe sejam proveitoso...

1º Truque:

Encher o tanque sempre pela manhã, o mais cedo possível.

A temperatura ambiente e do solo é mais baixa. Todas os postos de combustíveis têm seus depósitos debaixo terra. Ao estar mais fria a terra, a densidade da gasolina e do diesel é menor. O contrário se passa durante o dia, que a temperatura do solo sobe, e os combustíveis tendem a expandir-se. Por isto, se você enche o tanque ao meio dia, pela tarde ou ao anoitecer, o litro de combustível não será um litro exatamente. Na indústria petrolífera a gravidade específica e a temperatura de um solo têm um papel muito importante. Onde eu trabalho, cada carregamento de combustível nos caminhões é cuidadosamente controlada no que diz respeito à temperatura. Para que, a cada galão vertido no depósito (cisterna) do caminhão seja exato.

2º Truque:

Quando for pessoalmente encher o tanque, não aperte a pistola ao máximo (pedir ao frentista no caso de ser servido). Segundo a pressão que se exerça sobre a pistola, a velocidade pode ser lenta, média ou alta. Prefira sempre o modo mais lento e poupará mais dinheiro. Ao encher mais lentamente, cria-se menos vapor e, a maior parte do combustível vertido converte-se num cheio real, eficaz. Todas as mangueiras vertedoras de combustível devolvem o vapor para o depósito. Se encherem o tanque apertando a pistola ao máximo uma percentagem do precioso líquido que entra no tanque do seu veículo se transforma em vapor do combustível, já contabilizado, volta pela mangueira de combustível (surtidor) ao depósito da estação. Isso faz com que, os postos consigam recuperar parte do combustível vendido, e o usuário acaba pagando como se tivesse recebido a real quantidade contabilizada, menos combustível no tanque pagando mais dinheiro.

3º.Truque:

Encher o tanque antes que este baixe da metade.

Quanto mais combustível tenha no depósito, menos ar há dentro do mesmo. O combustível evapora-se mais rapidamente do que você pensa.

Os grandes depósitos cisterna das refinarias têm tetos flutuantes no interior, mantendo o ar separado do combustível, com o objetivo de manter a evaporação ao mínimo.

4º Truque:
Não encher o tanque quando o posto de combustíveis estiver sendo reabastecido e nem imediatamente depois.
Se você chega ao posto de combustíveis e vê um caminhão tanque que está abastecendo os depósitos subterrâneos do mesmo, ou os acaba de reabastecer, evite, se puder, abastecer no dito posto nesse momento.
Ao reabastecer os depósitos, o combustível é jorrado dentro do depósito, isso faz com que o combustível ainda restante nos mesmos seja agitado e os sedimentos assentados ao fundo acabam ficando em suspensão por um tempo. Assim sendo você corre o risco de abastecer seu tanque com combustível sujo.
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=99

TANQUE CHEIO OU VAZIO?

A questão é: Se a Motocicleta vai ficar parada (estacionada) sem previsão de rodar ou se com a certeza de que irá ficar parada por longo período, o tanque de combustível deve ficar cheio ou vazio?
Após a análise lógica, pesquisamos na Internet em busca de experiências e recomendações para corroborar com a nossa lógica e confirmamos o nosso entendimento. Seguinte:
O tanque vazio concorre para a evaporação da gasolina e com isso advêm três situações indesejadas. A primeira diz respeito às borras e crostas que se depreendem da gasolina por evaporação do líquido e aderem à parede interna do tanque. A segunda é que, com a evaporação, acontece a decantação e as impurezas decorrentes se acumulam na parte mais baixa do tanque. A terceira diz respeito à ferrugem que pode aparecer na parede interna do tanque, pois sem a gasolina, o ar (oxigênio) acelera o processo de ferrugem.
Essa "sujeira", ao encher o tanque, primeiramente passa pela bomba, depois o filtro e por fim chega ao bico injetor para daí ser injetada na câmara de combustão. Óbvio que o filtro está ali para filtrar, mas ele tem tempo de vida útil.
Outra questão que discuto muito é no que concerne à refrigeração e lubrificação da bomba de gasolina. A bomba de gasolina, por ser um motor, já aquece em razão do atrito do seu eixo e por ser elétrico, a eletricidade também o aquece. Sendo assim, o único meio de refrigerar a bomba é com gasolina suficiente ao menos para mantê-la submersa. Bom lembrar que quanto menos gasolina mais aquecimento, até porque o tanque da Motocicleta fica exposto aos raios solares.
O tanque cheio diminui o consumo durante as viagens?
Com o tanque cheio, o que diminui é a evaporação. Não que ela seja tão grande a ponto de interferir no consumo.
Gasolina aditivada melhora o rendimento do motor?
A gasolina aditivada mantém limpo todo o sistema de injeção, da bomba até os bicos.
Estando a Motocicleta estacionada por período maior, o bom mesmo é funcionar o motor periodicamente evitando assim o acúmulo de partículas sólidas criadas pela evaporação da gasolina.
O Blog Manuauto (manuauto.blogspot.com.br/2011/09/tanque-cheio-ou-vazio.html) empresta uma resposta definitiva, senão vejamos:
"Marinho é sempre bom deixar o tanque cheio ou o máximo que você puder deixar, pois o tanque ficando vazio faz com que surjam borrões em seu interior e quando você for abastecer essa sujeira vai se soltar e consequentemente ir para a linha de combustível causando entupimentos no filtro e até mesmo no carburador."
Mais adiante nas nossas pesquisas encontramos o excelente texto que sob o nosso entendimento é definitivo também:
Quem assistiu ao Auto Esporte, na Globo, deve ter visto o quadro "Afinal..." fala sobre andar com o tanque na reserva. Quem não viu, confira no endereço http://manuauto.blogspot.com.br/2011/09/tanque-cheio-ou-vazio.html:
Só que da forma como foi colocada no programa, muita gente vai ficar pensando: "Opa, se não faz mal, então posso economizar uns troquinhos ao invés de encher o tanque quando for abastecer!" NÃO!!! Não façam isso!
Realmente, se você trocar os filtros periodicamente, não vai ter problema. Mas sabemos que nem todo mundo cuida da Motocicleta como deveria e que essas trocas acabam ficando em segundo plano pra muita gente, seja por preguiça ou por falta de conhecimento. É aí onde mora o perigo, mas a Manu vai tentar explicar tintim por tintim pra todo mundo entender porque não é bom fazer isso.
Quando o combustível começa a entrar no tanque, ele vai para um reservatório (não, ele não vai direto pro motor). Nesse reservatório, existe a famosa bomba de combustível! E apesar de ser uma bomba, não, ela não explode. Ela BOMBEIA o combustível pra que ele chegue até o motor.
Acontece que essa bomba, como toda máquina, esquenta à medida em que vai trabalhando, e o combustível (falando mais especificamente no caso da gasolina) tem a capacidade de resfriá-la e lubrificá-la, porque claro, com algumas exceções, depois que a coisa superaquece, aí já era.
Toda bomba é revestida por um copo, que serve para mantê-la em posição vertical (é a melhor posição para se captar combustível do fundo do tanque). Esse copo não fica exatamente apoiado no fundo do reservatório, mas fica bem pertinho. Sabe quando você toma refrigerante de canudinho? Se você encostar o canudo no fundo do copo, não vai subir nada de líquido porque ele vai criar um vácuo. Mas se o canudo ficar próximo ao fundo - mas não encostado - você consegue sugar o refri. É a mesma coisa no caso do copo da bomba.
Imagine que a gasolina, assim como qualquer líquido, pode conter impurezas, certo? Essas "sujeirinhas", com o tempo, vão decantando, ou seja, vão se acumulando no fundo do reservatório. Quando o tanque está na reserva, essas sujeirinhas tendem a ficar mais concentradas.

Agora imagine quando tem muita sujeira, coitado do copo da bomba. Igual quando você toma aquele maravilhoso milk shake de ovomaltine, sabe? Tem horas que, por mais força que você faça, não tem jeito, não sobe quase nada.
Pois é, a pobre da bomba também trabalha um bocado nessa hora e isso não é bom, porque ela se esforça mais para bombear o combustível e isso faz com que ela sobreaqueça. Dependendo da idade ou da quilometragem da bomba, nessas condições, pode ocorrer o travamento da bomba por fundição.
E já que falamos de impurezas, depois que a bomba de combustível empurra a gasolina pra fora do reservatório, ela vai passar pelo filtro de combustível, que é tipo um salvador da pátria do motor. Ele é responsável pela maior parte da filtragem do combustível pra que ele chegue limpinho no motor que, com isso, trabalha melhor.
Na verdade, essa economia é ilusória, porque andar constantemente com o tanque na reserva força a bomba de combustível e pode obrigar a antecipação da troca do filtro de combustível da sua Motocicleta. Se a bomba parar de funcionar, por mais que você tente dar a partida no motor, ele não vai pegar nunca!
Então é melhor prevenir, sempre abastecendo a sua Motocicleta direitinho, para evitar problemas maiores no futuro. Estabeleça como critério padrão abastecer entre 120 e 150 km que, aliás, é um bom tempo para parar e esticar as pernas.
Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=139

PANE ELÉTRICA - QUAL A CAUSA?

É o CDI? Não, o Estator deixou de gerar. Que nada, é o Retificador de corrente.
Bem, tudo isso não passa de empirismo daqueles que se dizem eletricistas de Motocicletas.
A identificação do defeito que ocasionou a pane elétrica requer conhecimento e um simples multímetro.
O CDI, o Estator e o Retificador podem apresentar defeitos individualmente e, por consequência, desencadear estragos nos demais componentes do sistema elétrico/eletrônico.
Identificar apenas o defeito sem buscar a causa trará surpresas desagradáveis, portanto, se e quando seu eletricista disser que o CDI queimou, exija dele que teste os demais componentes do sistema, pois o que ocorreu pode ter sido em decorrência até mesmo de um simples terminal de fio.
Entre tantos casos que temos notícia, um mais recente, e que testemunhamos, corrobora o que muitos de nós já sabemos.

Trata-se de uma 7 Galo 1987 original e lindona.

Pois bem, seguindo de Mossoró/RN para Fortaleza/CE, uns 30 km após, a velha jega pifou, “apagou” completamente. Retornando a Mossoró/RN, o mecânico condenou o CDI e fez a substituição, mas ela continuou sem gerar e a bateria foi pro beleleu.
Sem recursos, restou dar um boa carga na bateria, desligar todas as lâmpadas e seguir para Natal/RN (280km) “só na bateria”. Em Natal, numa boa oficina, foi diagnosticado defeito no retificar de corrente que, após substituição por um novo, a 7 Galo continuava sem gerar.
Na sequência, verificou-se o alternador (primo do estator) e ele não estava gerando por estar com as bobinas queimadas. Enviado o alternador para São Paulo (SEDEX), esse retornou em ordem e foi instalado, mas a 7 Galo continuava sem gerar.
Para encurtar a HISTÓRIA, o defeito causador de tudo foi um simples fio já enrijecido pela ação do tempo e cujo terminal, além de oxidado, estava “preso” apenas pela capa do fio. Aqui o eletricista mostrou que é bom.

Moral da história: empirismo não funciona com elétrica e mecânica, é preciso diagnosticar com precisão a causa do defeito, pois trocar peças até eu sei e não preciso ser mecânico para isso.

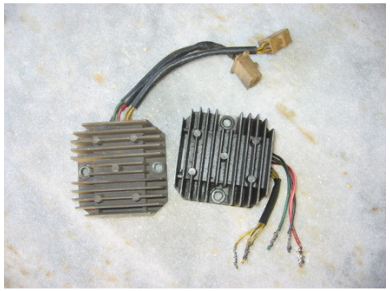
CDI significa: Sistema de Ignição por Descarga Capacitativa.

Ele tem a função de mandar a descarga elétrica para a vela e, paralelamente, o conta-giros "conta" essa "descarga".

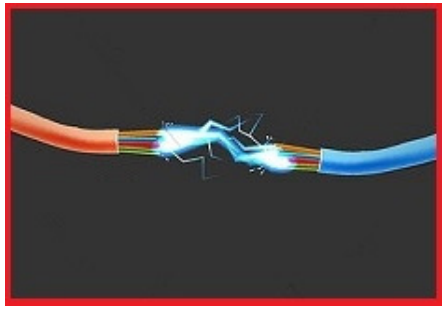
O CDI substituiu o velho, hoje todas Motocicletas, assim como os carros, possuem CDI (ignição eletrônica).

Estator ou alternador (motos antigas) tem por função conduzir energia elétrica.

Retificador é um dispositivo que permite que uma tensão ou corrente alternada(CA) seja constante , ou seja transformada em contínua.



Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=100



PANE ELÉTRICA, SAIBA O QUE FAZER

Aconteceu conosco e aqui repassamos as experiências vivenciadas recorrendo a Internet como fonte de pesquisa para ampliar os conhecimentos a serem empregados no nosso dia a dia ou em viagens.

Já abordamos esse tema em 29/12/2011, conforme pode ser revisto - clique aqui, porém agora abordamos com mais amplitude.

Nossas exposições não têm caráter didático, elas são baseadas em procedimentos práticos.

Ocorrendo uma das situações aqui expostas, o certo é recorrer à assistência técnica especializada, entretanto, na estrada e distante de grandes centros, um pouco de conhecimento aliado à curiosidade natural de todos nós, somado ao desejo de seguir viagem e na defesa contra falsos eletricistas, vamos por a mão na massa e fazer uma checagem rápida e emergencial, pois, eventualmente, um simples fio solto ou mal conectado, aterramento, por exemplo, poderá ser o motivo de tudo, inclusive do seu eventual desespero por estar "quebrado" em uma estrada deserta junto com sua mulher e cheio de bagagens.

ATENÇÃO

Motores de motocicleta dependem de três elementos para acontecer a combustão no cilindro: ar, gasolina e centelha, que nada mais são do que os três elementos do fogo: comburente(ar), combustível(gasolina), calor(centelha). Se qualquer um desses fatores ou elementos estiver ausente, a combustão não ocorrerá, deixando sua Motocicleta inoperante. Embora a causa da ausência de faísca decorra de vários fatores, preliminarmente se atribui a uma bobina de ignição danifica, pois o papel da bobina é transmitir uma corrente elétrica para a vela de ignição. Se sua Motocicleta for de três ou quatro cilindros, até que dá para andar com uma bobina queimada, mesmo aos trancos de barrancos. Se bi ou monocilíndrica, você está ferrado.

Motocicletas

1 – Honda CBX750F (carburada)
2 – Kawasaki Vulcan 750 (carburada)
3 – Suzuki GSX600R (injetada)
Status – Motocicletas em perfeito estado de uso e conservação

Situações

Motocicleta 1 – Em plena viagem o motor apagou. Verificado a bateria: sem carga.

Procedimentos:

a. Motocicleta rebocada até Mossoró/RN(50km);

b. Condenado e substituído o retificador de corrente. Dado carga na bateria. Motocicleta rodou até Natal/RN(240km). Persistência da situação;

c. Verificado o estator e constatado que estava danificado. Substituído o estator. Persistência da situação;

d. Verificado o chicote e terminais. Constatado maus contatos. Reparado. **Situação sanada.**

Conclusão: Em razão do enrijecimento dos fios pela ação do tempo/idade da Motocicleta e da oxidação dos
terminais, ocorreu danos no estator fazendo-o deixar de gerar energia.

Motocicleta 2 – Bateria não recebia carga corretamente dificultando a partida.

Procedimentos:

a. Checado o estator em Paulo Afonso/BA e verificado que das 11 (onze) bobinas, apenas 7 (sete) estavam danificadas. Dado carga na bateria, a Motocicleta rodou até Salvador/BA(500km) com todas as luzes desligadas;

b. Recuperado o estator. Persistência da situação;

c. Verificado o motor de partida e constatado que a mesa (local onde está localizado os quatro carvões) estava em curto com a carcaça do motor de partida. Substituído a mesa. **Situação sanada**.

Conclusão: A mesa do motor de partida estava oxidada (ferrugem) em razão da ação do tempo, assim entrou em curto com a carcaça do motor causando a queima das bobinas do estator.

Motocicleta 3 – Motor apagou na estrada Maragogipe/Nazaré-BA.

Procedimentos:

a. Verificado que não havia carga na bateria. Chamado reboque;

b. Na concessionária ficou constatado que o retificador de corrente estava danificado. Substituído o retificador de corrente. **Situação sanada**.

Conclusão: A concessionária atribuiu a situação à fadiga precoce do componente. À época, a Suzuki realizava recall do retificador de corrente porque a "cola" interna estava desprendendo devido a alta temperatura com que o componente normalmente trabalha.

Nesse caso em espécie, poderíamos substituir a bateria da R por de outra Motocicleta que estava presente e assim rodar com a R até o esvaziamento da carga e assim por diante até chegar a Salvador.

Obs.: Antes de tudo é preciso entender que o sistema elétrico da Motocicleta, e aí estão inclusos o cabeamento (chicote), as conexões, os terminais de fios e os botões de comando, por mais que estejam protegidos (já vem de fábrica), eles estão passíveis de sofrer as ações do tempo como ar salitroso, água de chuva, oxidação (em náutica é comumente chamado zinabre) e com isso há a interferência direta no sistema elétrico a ponto de causar uma pane (interromper o circuito) e até mesmo danificar componentes importantes como o estator, o retificador e bobinas. Aqui não tratamos de suposições e sim de fatos, ou seja, experimentamos a situação.

Dica: O WD40 é um excelente desemgripante e também excelente repelente de água, um dos melhores.

Entretanto, em experiência controlada no Clube Angra dos Veleiros, o Comodoro David Hermida constatou que componentes em alumínio e duralumínio em contato direto com metal ferroso e não ferroso, quando pulverizados com WD40 e expostos à água salgada ou ar salitroso, esses últimos elementos atuam como uma espécie de catalisador de reação química que, com o passar do tempo, favorece a decomposição da parte do componente em contato direto.

Sendo assim, utilizem o WD40 para desemgripar e repelir a água, mas em seguida aplique o limpa contatos em spray. O limpa contatos não é condutor de energia e remove a oxidação.

Para repelir a umidade e ao mesmo tempo lubrificar, damos preferência ao White Lub, mas a sua impregnação entre os contatos interfere no circuito.

FASES DE CHECK UP

Primeiro comecemos pelo mais fácil e prático que é a verificação do status da bateria.

BATERIA

O tempo médio de vida útil de uma bateria gira em torno de dois anos, porém, se o estador e o retificador de corrente ou regulador de voltagem estiverem em perfeitas condições e se você utilizar lâmpadas led's em substituição às lâmpadas originais, lâmpada halógena no farol, então o tempo de vida útil da sua bateria será maior.

A resolução 294 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que regulamenta o uso de faróis de xenon determinou que a partir de 01/01/2009 os veículos equipados com faróis de xenon devem ter um dispositivo de regulagem de altura do facho de luz em função de desníveis na pista ou sobrecarga no veículo, e, os veículos devem estar equipados com dispositivo de limpeza do farol, que não é o caso das motos.

SITUAÇÕES

1 – O start não aciona o motor de partida.

2 – O motor apagou repentinamente.

CAUSAS

As causas podem ser de várias origens, porém você pode e deve observar os indícios ou algum eventual histórico da sua Motocicleta.

O que você não deve fazer é tentar dar a partida no motor no "tombo" ou no "tranco" (termos populares regionais) e aqui vale lembrar a propaganda de uma certa marca de baterias: "Bateria não é empurrão de amigos".

ANÁLISE

Analisaremos a situação tratando apenas da bateria, ou seja, considerando que a chave de ignição, o "rabicho" da ignição, o botão de start, o botão de emergência, o motor de partida e todas as conexões, terminais e relés estão em ordem. Ah! considerando também que não exista o tal do Positron ou que ele esteja em perfeito funcionamento (o que é difícil).

Acionado o start o motor de partida não dá qualquer tipo de sinal, seria como se a Motocicleta estivesse no descanso lateral engrenada na 1ª marcha ou se o botão de emergência estivesse acionado.

Procedimento imediato

De pronto verifique o fusível geral.

Observe se as luzes piloto do painel se acendem ao ligar a chave de ignição. Caso positivo, acenda o farol e acione a partida.

Se houver queda na luminosidade do farol ou até mesmo ele apague, pode ser a bateria está fraca, ou seja, não tem carga suficiente para acionar o motor de partida ou irregularidade nas conexões, principalmente aterramento.

Se não houver queda na luminosidade do farol, certamente o defeito estará em algum componente do sistema elétrico ou o motor de partida está pifado.

Nesses dois testes, se ao ligar a chave de ignição você ouvir junto ao tanque o som da bomba de gasolina, aí o remédio é dar a partida no "tombo" ou "tranco". Empós, providenciar os reparos necessários.

TESTE DA BATERIA

A bateria só pode ser testada se estiver com carga. Se após o tempo normal de carga ela não "segurar" a carga é porque existe(m) elemento(s) colado(s) – comumente se diz "placas coladas" ou "colou as placas". A bateria não serve mais.

Se a bateria se mantiver carregada, obviamente que o defeito não é com ela e sim com outro componente do sistema elétrico que se torna evidente quando o motor de partida funciona e o "motor não pega".

Teste a capacidade da bateria utilizando um voltímetro ou multímetro.

Ao comprar uma bateria pré-ativada, peça ao vendedor para fazer o seguinte teste:

Coloque o multímetro digital na escala de 20 DCV, o pino vermelho do multímetro no **+** (positivo ou corrente) e o pino preto do multímetro no **–** (negativo ou terra).

A bateria tem de estar estabilizada mais que 12,60 volts se estiver menor a bateria está com defeito.

Se a sua oficina for muito distante da loja e você vai comprar uma bateria para ativar, coloque o ácido na bateria e aguarde "uma hora" depois faça o teste, se a bateria ficar abaixo de 12,40 volts também está com defeito.

OBSERVAÇÃO

Corrente continua ou alternada? Vantagens e desvantagens!
O sistema de corrente alternada foi criada primeiro. O motor precisa de uma bobina de força que vai gerar uma corrente independente da bateria, isso quer dizer que mesmo que a bateria perca carga, a moto vai continuar a desenvolver velocidade normalmente. Para isso precisa ser uma bobina dentro das especificações da fábrica.
Normalmente o consumo da moto não é alterado independente de andar com farol aceso e a bateria sem carga.
O sistema de corrente contínua veio a partir de 2001 (algumas motos de competição procuraram continuar alternadas). O seu perfeito funcionamento depende da bateria estar em perfeito estado e com a sua total carga.
Normalmente uma bateria fraca faz a moto desenvolver menos e seu consumo é maior principalmente ao acender o farol. Porém, por não ter bobina de força, a moto só para se der defeito no pulso ou no CDI.
(Fonte: http://www.estatoresallstar.xpg.com.br/3.html)
Se a bateria estiver plenamente ok, então não é necessário checar os itens a seguir, a causa do apagão do motor estará na bobina de ignição ou no CDI. Se você estiver na estrada, o bicho pega, terá que providenciar reboque.
Dica: Para limpeza dos terminais ou bornes da bateria, na ausência de material próprio, a Coca-Cola, o vinagre ou uma solução de bicarbonato de sódio com água são eficazes, remove as crostas.
Se a bateria não estiver ok, sigamos a checagem.

ESTATOR – USINA GERADORA DE ENÉRGIA

Todos nós conhecemos o Estator ou, ao menos, já ouvimos falar dele. O estator, que no carro é o alternador assim como em algumas raras Motocicletas, é o responsável pela geração de energia elétrica que carrega a bateria, que faz o motor funcionar, que faz as luzes funcionarem, enfim, sem energia elétrica o motor não funciona (diferente do motor diesel). Em tese, mesmo se a bateria estiver danificada, o estator em ordem garante o funcionamento do motor.

O estator pode apresentar defeitos e isso acontecendo a bateria não receberá a carga necessária e um dos primeiros sintomas de eventuais falha no estator é sentido no momento de dar a partida no motor.

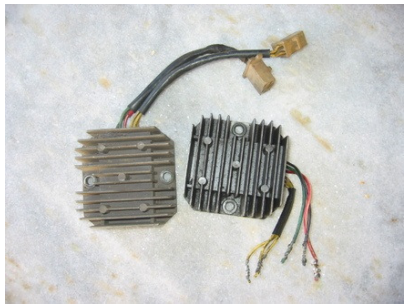
Uma situação que vai deixar na mão qualquer um de nós acontece quando o estator está danificado, aí o motor irá consumir toda a carga da bateria ocasionando colapso no sistema elétrico. O motor "apaga" e nenhum componente elétrico funciona, deixando você na estrada.
Um dos problemas que podem ocorrer é que o estator, com o tempo, pode não fornecer a demanda de energia causando, inclusive, a queima da Central de Injeção e acreditem já vi isso acontecer.
Dica: Melhor do que explicar como testar o estator, que é facílimo, é assistir os excelentes vídeos obtidos na Internet:
Teste com multímetro (clique na foto)

Teste com lâmpada (clique na foto)

Bem, agora já começamos a conhecer alguns macetes acerca do estator, inclusive como testar para diagnosticar acertadamente.
Em Salvador nós tínhamos um excelente eletricista (Catarino), inclusive vinha gente de todo o norte/nordeste para recuperar estator com ele, o cara era cobrão. Atualmente, e por experiência, a nossa sugestão, no caso de defeito, é encaminhar para São Paulo (tem lojas especializadas, Armazém Motos é uma delas) e receber um outro pronto para uso e com garantia, isso na hipótese de não desejar adquirir um novo. Em Petrolina/PE tem eletricista muito bom para recuperar estator. Não recomendamos nenhum leigo operar a substituição, é muito trabalhoso e um tanto complexo, além de requerer ferramental

adequado, mas o teste qualquer um de nós pode executar muito bem, ao menos para saber se está funcionando ou não.
Uma vez constatado que o estator está funcionando em perfeita ordem, o próximo passo é checar o retificador de corrente ou regulador de voltagem.

RETIFICADOR DE CORRENTE OU REGULADOR



Achamos legal uma estradeira cheia de acessórios, aliás é típico dessas Motocicletas e caem muito bem nelas, dá um belo visual. Lá se vão xênons, freons, leds, buzinas, sirenes, sons e mais uma parafernália de acessórios e adereços elétricos e eletrônicos.
Tudo isso tem um preço, e pode sair caro, porque o retificador será "punido" se os acessórios consumirem um excesso de corrente, o regulador tem que empurrar muita corrente para repor a energia consumida e ele pode não aguentar.
Tenha certeza de que a potência dos acessórios não exceda o que especifica o manual.
Da mesma forma ocorre se houver alguma outra coisa errada no circuito da sua Motocicleta. Uma bateria defeituosa, um consumo excessivo por causa de acessórios mal dimensionados ou no próprio estator podem fazer com que ele não dê conta do serviço e queime.
A menos que o retificador não tenha defeitos ocultos (de fábrica) ou deficiência prematura (fadiga), ele é um componente durável que só apresentará defeitos decorrentes de fatores externos.
Uma vez constatado que o estator está funcionando em perfeita ordem, o próximo passo é verificar o retificador de corrente ou regulador de voltagem.
"Verifique a corrente de serviço do retificador (em Amperes) e veja a compatibilidade com a capacidade do estator (em Watts). Mas tenha certeza de que não há outra causa para a queima do retificador ou regulador. A corrente de carga da bateria deve ser suficiente, você deve verificar uma corrente de carga de 150~500 mA quando a voltagem dela estiver um pouco abaixo de 12V. Se estiver com defeito, (resistência interna da bateria muito alta) a corrente de carga cai bastante e o regulador sofre por tentar empurrar a energia. Você repara que os conectores ou os fios dele esquentam muito porque a corrente flui entre o gerador e o regulador somente, então troque a bateria.
Com o motor funcionando meça a voltagem da bateria (perto de 5000 rpm), deve estar entre 13,5 e 15,5 volts. Caso contrário verifique o gerador e retificador. No manual de serviço da sua moto há tabelas de resistência entre os terminais dos dois componentes para fazer essa verificação", assim recomenda o pessoal da Motonline.

DICAS/MACÊTES

Por experiência, toda iluminação de nossa Motocicleta é led, pois o consumo de energia dessas lâmpadas, que não aquecem, é muito pequeno. Além disso, instalei um voltímetro digital no painel, assim faço a leitura da voltagem em tempo real. Esses voltímetros são encontrados no mercado de acessórios veiculares nos mais variados modelos, marcas e preços.

Instalei também um botão liga/desliga no circuito do farol, assim eu posso desligar o farol quando ela estiver parada com o motor funcionando ou quando houver alguma pane elétrica na estrada que requeira poupar a bateria até chegar ao destino.
Outra boa dica que aprendi é colocar uma placa de borracha sob o descanso, lateral ou central, evitando o aterramento com o solo, situação que concorre para descarregar a bateria quando a Motocicleta fica estacionada por período longo.
Por fim, é bom lembrar que todo sistema de alarme antirroubo/furto, principalmente os rastreadores/bloqueadores, mesmo com o motor e a chave de ignição desligados, esses equipamentos consomem energia da bateria, mas existe solução para isso.

Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Pane elétrica – Agosto/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=134

VELAS & CABOS – CONHECENDO

Aconteceu conosco e aqui repassamos as experiências vivenciadas recorrendo a Internet como fonte de pesquisa para ampliar os conhecimentos a serem empregados no nosso dia a dia ou em viagens.
Já abordamos esse tema em 10/16/2013, conforme pode ser revisto no endereço http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1470, porém agora abordamos com mais detalhes.
Nossas exposições não têm caráter didático, elas são baseadas em procedimentos práticos.
O Manual do Proprietário diz para substituir as velas a cada 15.000km rodados. Seguindo o manual, fui comprar as velas no nosso mercado interno. Chegando lá o vendedor me apresentou as velas, informou o preço e me perguntou por que eu queria substituir. Disse a ele que estava seguindo o manual da Motocicleta. Ele então perguntou se minha motocicleta estava com o motor falhando (rateando); se tinha dificuldade de dar ignição; se o motor estava (pipocando) na descompressão; se o consumo de combustível estava elevado; se o motor não "rasgava" devidamente. Eu respondi negativamente a todas as perguntas. Aí a surpresa: ele me disse que estava ali para vender, era o negócio dele, mas eu não precisava comprar as velas para substituir, pois eu rodaria ainda uns 15.000km para ter que substituir. Dei ouvidos a ele porque se tratava de um "cobra criada" em Motocicletas, velho Motociclista dos bons.
A partir daí comecei a pesquisar sobre a matéria e, aliado às minhas experiências como usuário de carro e Motocicleta, compartilho o que aprendi ao longo da minha vida.

VELA

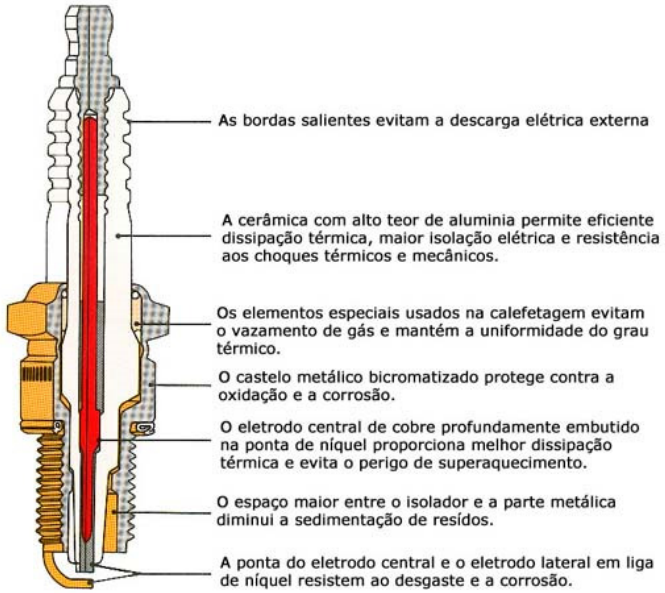
O QUE É

A vela é um dispositivo que compõe o sistema elétrico de motores de combustão interna que necessitam de ignição por centelha. Ela fica localizada sob o tanque de combustível, no tampão dos motores, sobre a parte superior do cilindro e necessita de ferramenta específica para removê-la, mas é um procedimento bastante simples, entretanto se deve ter o cuidado necessário ao enroscar a nova vela, preferencialmente lubrificar levemente os fios da rosca.

PARA QUE SERVE

A vela serve para transmitir a faísca elétrica que sai da bobina e assim inflamar a mistura de ar com combustível dentro da câmara de combustão.

COMPOSIÇÃO


As bordas salientes evitam a descarga elétrica externa
A cerâmica com alto teor de aluminia permite eficiente dissipação térmica, maior isolação elétrica e resistência aos choques térmicos e mecânicos.
Os elementos especiais usados na calefetagem evitam o vazamento de gás e mantém a uniformidade do grau térmico.
O castelo metálico bicromatizado protege contra a oxidação e a corrosão.
O eletrodo central de cobre profundamente embutido na ponta de níquel proporciona melhor dissipação térmica e evita o perigo de superaquecimento.
O espaço maior entre o isolador e a parte metálica diminui a sedimentação de resídos.
A ponta do eletrodo central e o eletrodo lateral em liga de níquel resistem ao desgaste e a corrosão.

INDÍCIOS DE DEFICIÊNCIA

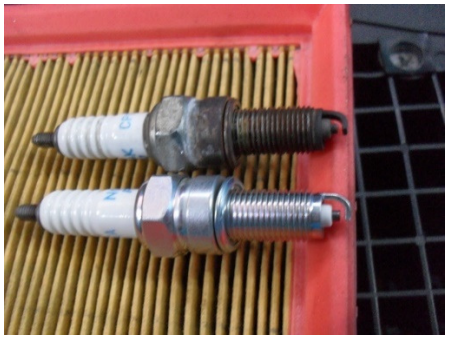
Motor não dá imediata partida.
Motor "rateia".
"Explosões" na descarga quando o motor em compressão.
Motor "mancando", ou seja, dá a impressão de que algum pistão não está funcionando – falta de força.
Aumento do consumo de combustível.
Resposta lenta a aceleração (rpm).
Motor não dá partida.

DEFEITOS E SINTOMAS

Dificilmente ocorre a quebra da porcelana, exceto com o manuseio descuidado.
Com a ação da queima do combustível, a vela carboniza na área do eletrodo, situação que compromete a produção da faísca ou centelha, prejudicando a queima do combustível.
A carbonização ocorre prematuramente devido a má qualidade do combustível ou a queima do combustível "fora do tempo" do ciclo do pistão. Em ambos os casos melhor é substituir a vela e corrigir a causa da carbonização.
Não se deve reaproveitar a vela executando as milagrosas limpezas, isso só se faz em situação de emergência, estrada, por exemplo, ou se o dinheiro para compra a vela nova

você gastou com a cerveja. Se os eletrodos estiverem aparentemente em boas condições, ou seja, não apresentarem desgastes prematuros, podemos limpar a vela usando o spray K80 e removendo as crostas com um estilete e lixa de ferro 120.

Por outro lado, a vela tem o seu tempo de vida útil e aí a substituição deve ser feita.



Após 10.000 km rodados, já é possível perceber diversos sintomas e problemas indicados pelo estado das velas. Vamos descrever os principais e mais comuns de se identificar após remover o jogo de velas. São eles:

Desgaste natural

Se o pé do isolador estiver levemente amarelado ou marrom, indica que tudo correu bem durante a vida útil das velas. O motor está em boas condições e o tipo da vela estava correto para este motor.

Desgaste natural excedido

Mesmo que o motor esteja em boas condições e que as velas estejam corretas para o tipo de motor, permanecer muito tempo sem substituir as velas irá causar o desgaste excessivo do eletrodo central (erosão). A distância entre os eletrodos fica muito grande e a alta voltagem fornecida pela(s) bobina(s) passa a ser insuficiente para causar a faísca.

Sintomas:

- Solavancos do motor, principalmente ao acelerar para ultrapassagens ou em subidas.
- Dar partida no motor fica mais difícil. Demora em pegar.

Corrosão dos eletrodos

Esta situação geralmente é confundida com o derretimento dos eletrodos por superaquecimento. Ao contrário do que parece, este sintoma é causado pela presença de agentes e/ou aditivos corrosivos no combustível ou óleo lubrificante e é comum encontrar depósitos de resíduos que acabam influindo no fluxo de gases. Geralmente também é causado por combustível de má qualidade.

Sintomas:

- Solavancos do motor, principalmente ao acelerar para ultrapassagens ou em subidas.
- Dar partida no motor fica mais difícil. Demora em pegar.

Fuligem preta (carbonização seca)

A formação desta fuligem preta e seca, cobrindo os eletrodos e a cabeça da vela, pode ter diversas causas. As principais são: Filtro de ar sujo, afogador com mau funcionamento ou acionado por muito tempo, combustível de má qualidade, carburador ou injeção desregulados (mistura ar-combustível muito rica), motor funcionando em baixa rotação por muito tempo, regulagem do ponto de ignição muito atrasado (faísca atrasada), uso de velas inadequadas (muito frias).

Sintomas:

- Dificuldade na partida do motor, principalmente quando ainda estiver frio.
- Motor falha quando em rotação de marcha lenta.

No caso de você ter abastecido com gasolina ruim, fazer o veículo rodar em primeira ou segunda marcha, com a rotação bem alta por alguns instantes pode eliminar as impurezas acumuladas na ponta da vela, se o carro já estiver abastecido com combustível de qualidade. Mesmo assim, é importante revisar a regulagem e os filtros. Trocar as velas por novas, também é uma boa ideia.

Sujeira preta e oleosa (carbonização oleosa)

Esta situação indica problemas graves no cabeçote do motor e possivelmente um serviço de retífica será necessário. Os eletrodos ficam cobertos por uma camada de óleo e carvão, o que indica excesso de óleo do motor passando para a câmara de combustão por desgaste ou defeito nos anéis de pistão e/ou guias de válvulas.

Sintomas:

- Dificuldade na partida do motor, principalmente quando ainda estiver frio.
- Motor falha quando em rotação de marcha lenta.

Resíduos de Chumbo

Manchas amareladas, principalmente em volta do isolador, indicam muita concentração de chumbo no combustível que NÃO deve ser de boa qualidade justamente por isso. Com o aumento da temperatura na câmara de combustão estes resíduos tendem a tornarem-se condutores elétricos anulando a funcionalidade da vela e causando falhas na ignição (ou seja, na faísca). Nesse caso, nem adianta tentar limpar as velas, pois o chumbo já deve ter-se vitrificado sobre a cerâmica do isolador. Trocar o posto onde você abastece também deve ajudar.

Sintomas:

- Falhas na faísca de ignição, principalmente em velocidades mais altas.

Outros Resíduos e Impurezas

Aditivos do óleo e/ou do combustível podem deixar resíduos “incombustíveis” (que não são queimados) na câmara de combustão. Estes resíduos pode ser visíveis nos pistões, válvulas, cabeçote e na própria vela. Ocorre especialmente em motores com consumo de óleo acima do normal ou abastecidos com combustível de má qualidade. Limpeza e uma boa regulagem do motor pode resolver o problema.

Sintomas:

- Perda de potência do motor.
- Danos ao motor e cabeçote.

Superaquecimento
São vários os motivos que podem causar o derretimento do eletrodo central, fundindo-o parcialmente. Os mais comuns são: uso de velas incorretas (muito quentes), resíduos (sujeira) na câmara de combustão, válvulas defeituosas, ponto de ignição desregulado (adiantado), mistura ar combustível muito pobre, distribuidor com defeito, combustível de má qualidade ou velas mal instaladas/apertadas.
Sintomas:
- Perda de potência do motor.
- Falhas na faísca de ignição.
- Danos ao motor.

Eletrodo Central Fundido
O derretimento do eletrodo central pode se agravar por conta do superaquecimento da câmara de combustão, causando trincas e quebras no pé do isolador. As causas ainda são as mesmas mas os danos ao motor já podem ser maiores. Neste caso, será necessário revisar o motor e os sistemas de ignição e alimentação.
Sintomas:
- Perda de potência do motor.
- Falhas na faísca de ignição.
- Danos ao motor.

Eletrodos Central e Lateral Fundidos
Neste ponto, a combustão se dá por incandescência, ou seja, não há mais faísca e a alta temperatura faz com que o combustível queime. O uso contínuo de velas e combustíveis inadequados podem fazer as velas chegarem a este estado.
Se o motor ainda não quebrou neste ponto, você ainda deverá estar percebendo sintomas como:
- Perda de potência do motor.
- Falhas na faísca de ignição.
- Danos ao motor.

Isolador trincado ou quebrado
Aditivos agressivos adicionados ao combustível podem causar corrosão do eletrodo central e, com o tempo acabar trincando o isolador, assim como muita fuligem de combustão acumulada entre o isolador e o eletrodo central.

Também é muito comum que este dano seja causado pelo uso de ferramentas inadequadas na manutenção das velas, por exemplo, usar uma chave de fenda para afastar os eletrodos. Com o isolador quebrado a faísca salta do eletrodo central direto para a carcaça lateral da vela.
Sintomas:
- Dificuldade na partida do motor.
- Falhas de ignição.

Recomendo visitar http://motorsa.com.br/velas-de-ignicao-quando-trocar/

TESTANDO A VELA

O teste mais simples é para verificar se a corrente elétrica está chegando até a vela. Mesmo sendo simples é preciso ter cuidado, pois a corrente elétrica que vem da bobina é de alta tensão. Se a energia elétrica chega até a vela, o próximo passo é testar a vela.

A vela, na sua aparência, pode estar perfeita, mas, vias de regra, você não tem como saber, no "olhometro" se o eletrodo interno está ok.

Supondo que você não tenha à disposição aparelhos específicos, faça o teste manualmente. Retire a vela, conecte o cabo de vela, encoste com firmeza o sextavado da vela em alguma parte do motor (aterramento) e dê a partida. Deverá ocorrer a centelha entre os eletrodos, do contrário a vela está "queimada". ATENÇÃO: por segurança, utilize um alicate com cabo isolado.

QUAL A VELA BOA?

As marcas existentes no nosso mercado são boas. A recomendação é que ao substituir a vela o faça por outra da mesma marca e referência daquela que originalmente vem na Motocicleta. Embora os fios das roscas das velas sejam semelhantes entre as diversas marcas, ocorrem diferenças imperceptíveis. Com as constantes substituições, cada uma por uma marca diferente da anterior, poderá ocorrer danos na rosca do alojamento da vela.

Em particular, a minha preferência é a NGK.

VELAS IRIDIUM

A NGK Iridium IX é uma vela de alto desempenho que tem a característica de anti-carbonização sob qualquer condição de funcionamento do motor, pois facilita a microdescarga secundária que queima o carvão depositado assim que ele se forma.

O eletrodo central fino e o corte cônico do eletrodo lateral aumentam a força do campo elétrico formado na região da folga reduzindo a voltagem requerida para o início da centelha. Obtém-se assim, uma melhor partida a frio e respostas mais rápidas durante a aceleração.

No mercado brasileiro o kit com velas NGK Iridium IX (quatro velas) custa em torno de US$ 104,94, já no mercado externo, cuja aquisição pode ser feita através de web sites seguros, o kit custa US$ 49,57 + envio US$ 20,00.

CABOS DE VELAS

O QUE É E PARA QUE SERVE

A função do cabo de vela ou cabo de ignição é conduzir a alta tensão produzida pela bobina ou transformador, até as velas sem permitir fugas de corrente, garantindo uma ignição sem falhas.

INDÍCIOS DE DEFICIÊNCIA

Lenta ruim

O sintoma mais comum dos cabos das velas de ignição ruins é um motor fraco em lenta ruim. Elas são responsáveis ¿¿pela transmissão da corrente elétrica do veículo para as velas de ignição do motor, onde a corrente elétrica é utilizada para acender a mistura de ar e combustível do motor. Cabos de ignição defeituosos podem inibir o fluxo normal de corrente elétrica, o que pode ocasionar um motor fraco em lenta ruim.

Falhas no motor

As falhas no motor normalmente ocorrem como resultado de uma combustão incompleta. Muitas vezes, problemas nos cabos das velas de ignição deixam o fluxo de corrente elétrica para o motor de ignição errático, alternando entre breves períodos de fluxo normal e anormal. O resultado disso são períodos de combustão incompleta, que pode manifestar-se como uma falha no motor.

Hesitação do motor

A hesitação do motor normalmente é mais evidente durante a aceleração. É uma condição que muitas vezes resulta do fluxo de combustível para o motor ou condução elétrica anormais. Os cabos das velas de ignição ruins degradam internamente ou desenvolvem rachaduras e quebras em seus revestimentos exteriores. Isso causa interferência elétrica e pode fazer com que um motor fique hesitante caso seja interrompido o fluxo normal de corrente elétrica que vai da bateria para as velas.

Potência do motor reduzida

A condução elétrica apropriada é necessária para garantir a combustão adequada e a potência do motor. Qualquer anormalidade no sistema elétrico, incluindo os cabos de vela, pode afetar negativamente suas faíscas, o que irá influenciar a combustão e potência do motor.

Os cabos das velas de ignição ruins podem resultar em perda significativa de potência se interferirem no fluxo normal de energia.

Motor em alta

Um sintoma comum de problema elétrico é o motor em alta, uma condição que ocorre quando um veículo experimenta breves surtos de corrente elétrica em suas velas de ignição, intercalados com breves períodos em que o fluxo é reduzido ou inexistente. O motor em alta é um sintoma comum quando os cabos estão ruins, especialmente se possuem fissuras ou rupturas em seu isolamento exterior, uma condição que pode criar resistência elétrica e levar a um fluxo elétrico anormal ou completamente parado.

(Fonte: http://www.ehow.com.br/sinais-sintomas-problemas-cabos-velas-ignicao-sobre_13463/)

O cabo de vela, em razão do tempo de uso, sofre desgastes no fio de cobre que é revestido por borracha ou silicone.

TESTE

O teste mais simples é para verificar se a corrente elétrica está chegando até a vela. Mesmo sendo simples é preciso ter cuidado, pois a corrente elétrica que vem da bobina é de alta tensão. Se a energia elétrica não chega ou está fraca, a situação pode estar no cabo de vela, do contrário a situação pode estar na bobina.

Outra forma de testar o cabo de ignição ou cabo de vela é com o uso de multímetro. Acesse http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/videos.asp?id=82 e veja um vídeo bastante explicativo de como proceder o teste avaliando a resistência do cabo.

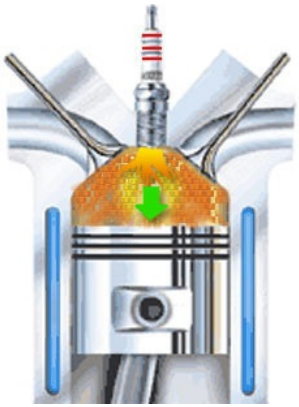
CABOS DE ALTA PERFORMANCE

São cabos desenvolvidos com matérias de ponta que oferecem melhor desempenho ao motor, não só diante da qualidade dos materiais como também pela impermeabilidade.

Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Velas & Cabos – Setembro/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=137

PANE NO MOTOR – DIAGNÓSTICO

Para que o motor funcione é preciso que aconteça a explosão dentro da câmara de combustão que, por sua vez, irá impulsionar o piston dentro do cilindro. Para que isso aconteça é exigida a presença de três elementos no interior da câmara de combustão.

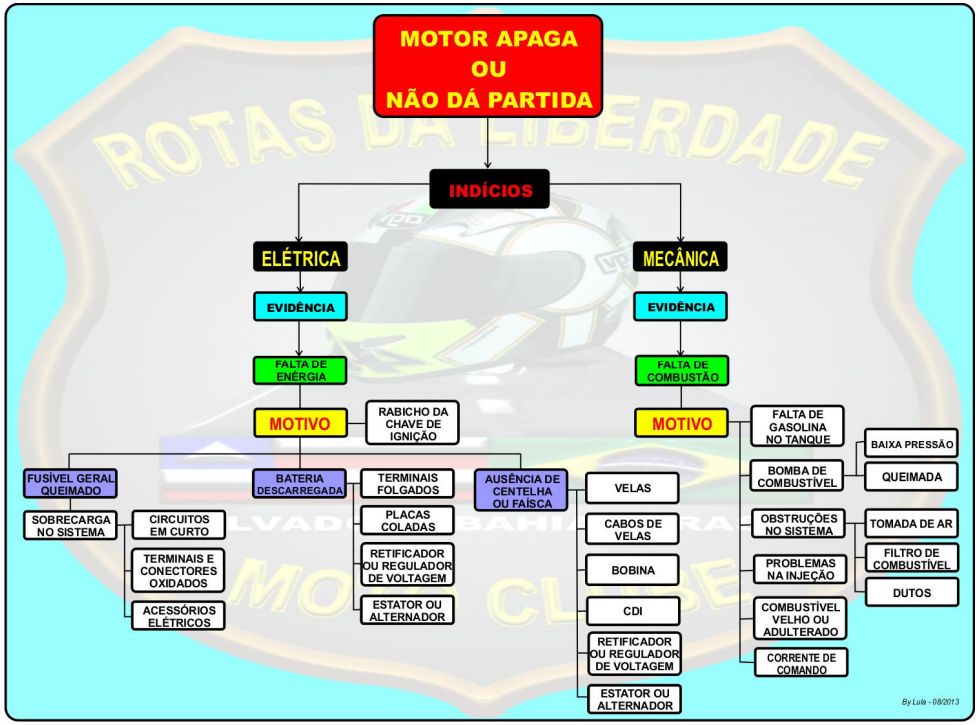


Esses elementos nada mais são do que aqueles mesmos com compõem o Triângulo do Fogo, quer dizer que, na ausência de apenas um elemento, o fogo não existe.

Onde:

Combustível = Gasolina
Comburente = Ar
Calor = Fonte de ignição (faisca da vela)

Conclusão óbvia: o motor só irá funcionar se na câmara de combustão houver gasolina, ar e faísca da vela. Se o motor não der partida ou parar repentinamente, não há o que discutir, falta ao menos um desses três elementos, restando identificar o motivo ou causa.



Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Pane no motor – Agosto/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=135

PESO/POTÊNCIA – DESEMPENHO

Existe uma conta simples de fazer cujo resultado irá ajudar à decisão na hora de comprar um veículo.

Para obter o valor da relação Peso/Potência basta consultar a ficha técnica do veículo.

Sabendo o peso da Motocicleta em quilogramas (Kg) e divida-o pela potência do motor em cavalos-vapor (cv). Assim, no caso de um Gol Ecomotion Geração 4, você terá:

853 Kg / 71 cv = 12,01 Kg/ cv

Isto quer dizer que cada cavalo de potência do Golzinho em questão carregará mais de 12 quilos. Esse resultado é importante pois indica que o veículo é econômico, porém não é tão rápido. Mesma regra se aplica à Motocicleta.

Para termos um comparativo:

Ferrari 458 Itália V8 – 2,61 Kg por cv

Lamborghini Gallardo LP 560M V10 – 2,73 Kg por cv

BMW M5 V8 Biturbo – 3,52 Kg por cv
Mercedes-Benz C63 AMG V8 – 3,70 Kg por cv
BMW M3 V8 – 3,76 Kg por cv
Porsche 911 4S – 4,14 Kg por cv
Chevrolet Camaro – 4,32 Kg por cv

Podemos concluir então que essa relação é muito importante, pois não basta apenas ter uma Motocicleta de alta potência se ela for muito pesada e/ou se você for pesado e transportar mais peso. Essa relação pode ser a mesma se tivermos uma Motocicleta de baixa potência com pouco peso, tornando a sua eficiência praticamente igual em termos de desempenho e consumo.

Tomemos como exemplo a Honda VT 750 Shadow:

CV – 45,5
Peso seco – 235kg
Abastecida - 22 kg (gasolina, óleo, fluídos)
Piloto e garupa – 140kg
Bagagem – 15kg (malas laterais e alforge)
Acessórios – 10kg (para-brisa, mata cachorro, pedaleiras, faróis auxiliares, syssi bar etc)
Relação peso/potência = 8,94 kg/cv (inferior a Suzuki Yes = 8,61 kg/cv)

As superesportivas são Motocicleta desenvolvidas com materiais extremamente leves como o Alumínio(Al) e a fibra de Carbono, geralmente com um conjunto propulsor de alta potência tornando a relação muito equilibrada, nas pistas podemos ver o desempenho com essas Motocicleta indo a altas velocidades e acelerando muito rápido.

Alguns números (ordenado pela melhor relação peso/potência):

Ducati 1199 Panigale – 0,841 kg por cv (é monstruoso!)
BMW R 1000 RR – 0,960 kg por cv
MV Agusta F4 1000 – 1,03 kg por cv
Suzuki GSX-R 1000 - 1,10 kg por cv
Suzuki GSX-R 750 Srad- 1,10 kg por cv
Honda CBR 1000 RR – 1,12 kg por cv
Yamaha YZF-R1 – 1,13 kg por cv
Suzuki GSX 1300 B-King - 1,22 kg por cv
Suzuki GSX 1300R Hayabusa - 1,31 KG por cv
Suzuki GSX-R 750 – 1,32 kg por cv
Kawasaki Ninja ZX-14 - 1,35 kg por cv
Yamaha VMAX – 1,55 kg por cv
Honda CB 600F Hornet - 1,73 kg por cv
BMW R 1200 GS - 2,03 kg por cv
Honda CB 1300 Super Four – 2,13 kg por cv
Suzuki GSX 750 F – 2,34 kg por cv
Triumph Rocket 3 – 2,47 kg por cv
Suzuki Bandit 1250 - 2,52 kg por cv
Suzuki GSX 650F - 2,52 kg por cv
Yamaha XT 1200Z Super Ténéré - 2,37 Kg por cv
BMW F 800 GS Adventure - 2,43 kg por cv
Yamaha XJ6 N/F - 2,57 kg por cv
Kawasaki Z800 – 2,78 kg por cv
Suzuki Bandit 650 N/S – 2,82 kg por cv
Kasinsk Mirage 650 – 2,95 kg por cv
Suzuki Boulevard M1500R - 4,1 kg por cv
Suzuki Boulevard M800 - 5,05 kg por cv
Kawasaki Ninja 250R - 5,12 kg por cv
Honda VT 750 Shadow - 5,16 kg por cv
Kasinski Comet GT 250R - 5,23 kg por cv
Honda CBR 300 - 5,54 kg por cv
Suzuki Burgman 400 - 6,20 kg por cv
Kasinsk Mirage 250 – 6,30 kg por cv
Honda CG 150 Titan - 8,16 kg por cv
Suzuki Yes – 8,61 kg por cv
Honda Biz 125 – 11,09 kg por cv
Yamaha Crypton ED – 11,57 kg por cv
Suzuki Burgman 125 – 12,33 kg por cv

Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=138

CARREGADOR SOLAR

É muito desconfortante quando ao tentar dar a partida no motor da Motocicleta a bateria está “fraca” ou descarregada.

Presumindo-se que a bateria não está danificada (placas coladas), essa situação ocorre quando deixamos a Motocicleta parada por longos períodos e com o descanso, lateral ou central, não isolado do solo ou em menor período (três a quatro dias), quando o sistema de alarme e/ou rastreador está ativo.

Para evitar esse tipo de desprazer, se você vai deixar a Motocicleta parada por muito tempo, melhor é desconectar o cabo de força da bateria. Por outro lado, possuindo alarme e/ou rastreador, desativar é a solução.

Outra questão a ser considerada diz respeito a viagens longas em situações de emergências, inclusive aquelas originadas por irregularidades no estator e/ou retificador de corrente quando deixam de produzir a energia elétrica necessária para carregar a bateria.

Porém, se você quiser evitar esses contratempos, bom mesmo seria dispor de um carregador solar - Solar Power Panel Auto Car Battery Charger que pode também ser utilizado no carro.
O mercado brasileiro é deficiente quanto a esse tipo de equipamento, só podendo ser adquirido no exterior ao custo médio de US$ 33,50 e alguns web sites oferecem o envio free. Trata-se de um valor não taxado pela Receita Federal e a entrega acontece em torno de trinta dias.
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=136

LAVAGEM DA MOTOCICLETA

Não existe moto velha nem moto feia: o que assusta é moto suja. Além de refletir o cuidado de seu proprietário, a limpeza da moto ajuda a identificar problemas como vazamentos em juntas e mangueiras, por exemplo, e também a evitar o acúmulo de lama, graxa e poeira, que podem acelerar atrito e corrosão (quando também retêm salinidade e umidade) e prejudicar peças móveis.

O ideal seria você mesmo lavar sua moto, com pouca água e muito carinho, mas nem sempre é possível. Muitos motociclistas não têm condições e espaço. Aqueles que moram em apartamento, por exemplo, estão restritos às regras de condomínio. Ao delegar essa tarefa a terceiros, é bom ficar de olho para verificar se o trabalho é feito corretamente, o que evita problemas.
Moto, em geral, deixa as partes íntimas delicadas, como filtros, fios e componentes elétricos, muito expostas. Aquele festival de jato de alta pressão na moto inteira, ainda que ela tenha sido feita para suportar as intempéries, requer atenção. A umidade pode penetrar no chicote elétrico e provocar curtos-circuitos. Se esse problema chegar à central eletrônica, a coisa pode tornar-se tragicamente cara.

Foi o que aconteceu com o empresário Alexandre Silva, 36 anos. Sua Ducati Multistrada 1100 resolveu não pegar, sem causa aparente. "Meu mecânico resolveu abrir a tampa do lado esquerdo do motor para ver a bobina inferior. Uma água suja, cheia de ferrugem, caiu no chão e todos os fios estavam enferrujados. O mecânico perguntou se eu lavava muito a moto. Disse que sim, todo sábado!"

Borracha Ressecada

Muitos componentes móveis da moto são protegidos por anéis de borracha (os chamados O-rings), presentes na corrente e em juntas como links de balança, pedal de câmbio e outros. Ao mandar um jato de querosene por cima dessas borrachas (ou de qualquer outro solvente muito forte), elas sofrem ações químicas que as levam ao ressecamento e podem vir a rachar, perdendo a capacidade de vedar a entrada de sujeira ou de evitar o vazamento de óleo.

Segundo o belga Gui Tilkens, ex- campeão de motocross da década de 70 e representante da Karcher (lavadoras de alta pressão) no Brasil, é um erro imaginar que pressão de água é a melhor solução. Segundo Tilkens, é mais importante prover alto volume de água, especialmente nas partes mais "melecadas", e de preferência quente. Quão quente? Por volta de 70°C. A explicação é simples: qualquer tipo de solvente químico é ácido demais e pode agredir a pintura depois de um certo tempo. Muitos lava-rápido e oficinas e utilizam óleo diesel para retirar esse tipo de graxa da balança da suspensão, da parte baixa do motor e das rodas. Além de ser poluente, o processo deixa, em geral, uma camada oleosa, que volta a atrair sujeira aderente.

"Pulverizar a Motocicleta com óleo diesel é a pior de todas as asneiras"

Lubrificantes em spray deixam a motocicleta brilhante, mas atenção: evite que atinja os discos de freio. Se a pastilha ficar impregnada com um desses produtos - e você ainda estiver vivo depois que perceber que está sem freio -, vai ter que desmontar as pastilhas e lixar o material abrasivo para retirar completamente o material gorduroso.
O policial civil Eric Moura, 35 anos, correu um risco sério ao limpar a moto com um desses óleos, o conhecido WD-40. "Comprei uma lata e gastei ela inteira na minha XT 660R. Aí só passei um pano e a moto ficou uma beleza. Saí para dar uma volta e quando fui frear no farol... Passei reto. Quase morri: a moto não tinha freio. Fiquei uma semana andando freado para ver se limpava. Passei jornal, pano úmido, alvejante nos discos e nada. O freio nunca mais ficou igual. Só depois que troquei as pastilhas voltou ao normal."
Até pode-se utilizar solventes como querosene e óleo diesel, mas deve-se dilui-los bastante com água e aplicar com um pincel macio nos locais requeridos. Há produtos em spray para utilizar em áreas que ficam mais oleosas e que não agridem a pintura. São geral- mente caros e difíceis de encontrar.
Eduardo Silva Carceroni, 38 anos, piloto comercial da TAM, teve um sério problema com a pintura de sua Harley- Davidson XL 883R laranja. Acostumado a deixar a moto na garagem, surpreendeu-se com a brincadeira dos amigos acerca da delicada cor-de-rosa de sua moto. "A moto tinha seis meses de uso, no primeiro instante nem caiu a ficha que a culpa era do lava-rápido, que usava Solupan (um solvente muito forte e popular, não indicado para a pintura). Quando voltei até o lava-rápido para resolver a questão, a empresa já era de outro dono. Ele disse que não usava mais Solupan, pelos problemas que o antigo dono havia tido."

Sabão Neutro

Sabão neutro e água abundante são as soluções mais recomendadas. Utilize um pano limpo. Tome cuidado com a saída de escapamento. Se você não quiser tampar com um pano, recorra a tampas de silicone apropriadas para colocar na ponteira no momento da lavagem, existentes em lojas especializadas. Além do pano limpo nas partes plásticas e no tanque, o uso de uma pistola de ar é bem-vindo, principalmente na fiação e nos botões dos punhos.
Sobre o famoso "pneu pretinho" é necessário tomar cuidado para que ele não atinja a banda de rodagem, pois pode tornar-se escorregadio. É também preciso cuidado com o

tipo de produto que se aplica - os melhores são à base de silicone. Alguns deles, principalmente fórmulas caseiras (algumas se valem até de açúcar), fazem a sujeira grudar de volta mais rapidamente do que se não tivessem sido usados.
Finalmente, para uma limpeza que ultrapassa os limites de sua motocicleta, confira para onde está indo a água suja, contaminada com óleo. Um bom lava-moto conta com um sistema de esgoto que separa a gordura da água. Além de ser proibido por lei despejar efluentes derivados de petróleo no ambiente, você não ia querer deixar sua moto limpinha para passear em um mundo sujo, não é?
Texto adaptado. http://quatrorodas.abril.com.br/moto/galerias/lavagem-motos-658706.shtml
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/dicas.asp?id=140

SISTEMA LUBRIFICADOR DE CORRENTE ROTASLUB®

Indicado para motocicletas que viajam médias e longas distâncias
A ideia nasceu a partir dos incômodos e desconfortos na obrigação de lubrificar o conjunto corrente – coroa – pião durante viagens, principalmente as mais longas.
Colocar a Motocicleta no descanso central estando ela com o peso das bagagens; retirar o material lubrificador dos alforjes ou baú; se agachar estando todo paramentado; melar as mãos; melar o chão. Depois guardar tudo e lavar a mãos. Sem contar com o tempo despendido.
A solução é instalar um recipiente para óleo SAE 90 para integrar um sistema que lubrifica a corrente por gravidade e na quantidade que o Motociclista desejar, com, no mínimo, 2.000km de autonomia (para reservatório com capacidade mínima de 220ml).
A ideia tomou corpo diante do interesse de alguns amigos. Fizemos nove (03 Bandit, 03 Hayabuza, 01 GSX750F, 02 GSX650F) e diante dos testes bem sucedidos, resolvemos disponibilizar a quem mais interessar.
Trata-se de um sistema de lubrificação semiautomático do conjunto corrente – coroa – pião, com óleo SAE 90, onde a manutenção limita-se ao abastecimento do reservatório do óleo.
Uma vez instalado, é só manter pressionado o botão no tempo necessário (+- 15 seg) para o óleo fluir sobre a corrente e completar uma volta da coroa ou se instalar um temporizador eletrônico, basta um só toque no botão de acionamento.
Acesse o endereço para ver e fazer download do Projeto em arquivo PDF imprimível, é gratuito.
Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=117

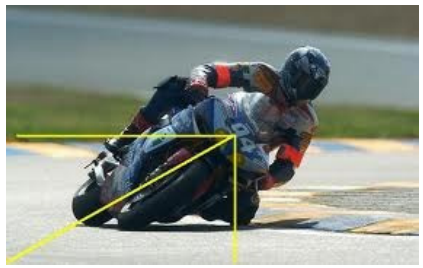
PROTETOR PARA RADIADOR

Quem já passou pelo inconveniente e caro contratempo de ter o radiador furado por uma pedra lançada de um veículo trafegando em sentido contrário ao da nossa Motocicleta ou quando estamos atrás de um veículo, saiba que tem solução.
Entre em contato com Cesar Oku, da ProRad Gp, através do e-mail pro_rad.gp@hotmail.com, cesar.oku@hotmail.com ou através dos telefones (18)3301-9802 e (18)9726-0409 e peça informações, ele tem para todas as Motocicletas.
Fácil instalação, sem adaptações ou alteração da originalidade da Motocicleta.
O Rotas adquiriu e recomenda.
Vale conferir.
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=62

CURVAS, REFLEXÃO E PROCEDIMENTO

Acompanhamos inúmeras discussões sobre como se deve fazer uma curva e nelas também se fala no contra esterço, no posicionamento do joelho de dentro da curva, na inclinação do corpo etc.
Buscando esclarecer as minhas dúvidas à vista das várias opiniões, fui buscar na Internet os ensinamentos dos pilotos profissionais e lá encontrei um vasto material esclarecedor sobre o tema em comento.
Bem, a experiência supera toda e qualquer teoria, portanto é justamente na experiência e nos ensinamentos dos expert que se fundam as nossas observações.
Em primeiro lugar é preciso deixar claro que não estamos tratando de disputas de moto velocidade nem tampouco de pilotagem em pistas de corrida. Tratamos de pilotagem em viagens nas nossas rodovias com Motocicletas projetadas para o uso amadorístico.
Também se deve ter em mente que cada Motocicleta tem a sua ciclística, tem a sua dinâmica, tem suas peculiaridades, portanto quando se fala em regra e procedimentos essa “diferença” há de ser considerada.
Bom, talvez seja apenas um presunçoso dentro de mim que pensa desse jeito. Ou talvez a técnica apropriada que estou a descrever já faça parte dos Motociclistas e é realizada automaticamente ou talvez alguns Motociclistas nunca tiveram a oportunidade de aprender as técnicas ou estudar a matéria. Não importa o grau de experiência e treinamento, é sempre bom saber o máximo possível a respeito de fazer curvas, afinal, erros de curva são causas comuns de acidentes de Motocicleta.

Dessas considerações se conclui que ninguém executará uma curva com uma estradeira da mesma forma que executaria com uma esportiva ou naked devido a vários fatores a exemplo de: distância entre eixos, altura do solo, centro de gravidade etc.
Uma visita aos endereços
http://www.rotasdaliberdade.com.br/videos.asp?id=72 e http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/videos.asp?id=81
será de bom alvitre, por certo bastante esclarecedor.
"Uma das coisas mais agradáveis do motociclismo é fazer curvas: abrir caminho, de forma artística, em uma estrada sinuosa, sempre em completo controle de sua máquina." - Paul Nuccio, Instrutor Líder do Rider's Edge.
Nessa esteira de raciocínio eu humildemente diria que "quando a sua vida estiver continuada em uma reta sem fim, nada como uma boa curva para você sentir que está vivo".
De todas as matérias que li, de todos os ensinamentos transmitidos, todos convergem ipsis litteris a um só procedimento que deve ser empregado por todos os Motociclistas.
Em linhas gerais é o seguinte:
1 – Para executar qualquer curva se deve diminuir a velocidade antes da curva, manter a velocidade durante a curva e retomar a aceleração na saída da curva. Esse procedimento vale para a pista seca ou molhada, sozinho ou com garupa.
2 – Em situação normal de uma curva, o ângulo de inclinação do corpo deve acompanhar o ângulo de inclinação da Motocicleta, porém a cabeça do piloto deve estar no alinhamento vertical.
Esse vídeo em pista de teste mostra a técnica
http://www.rotasdaliberdade.com.br/videos.asp?id=76



3 – Em situação normal de uma curva, principalmente em velocidade mais baixa, quando se deseja mudar de trajetória ou desviar de obstáculos ou buracos, o corpo do piloto deverá estar em ângulo de inclinação contrário ao ângulo de inclinação da Motocicleta.

4 – Em situação de uma curva onde o piso é escorregadio, o ângulo de inclinação do corpo deve ser maior que o ângulo de inclinação da Motocicleta, porém a cabeça do piloto deve estar no alinhamento vertical.

CONTRA ESTERÇO
Tenho ouvido muitas falácias de supostos entendidos acerca do contra esterço bem como tenho dado atenção aos ensinamentos dos mestres na pilotagem.

Desses ensinamentos aprendi que o contra esterço poderá, repriso, poderá ser usado em curvas em manobras evasivas (evitar invasão da pista contrária, desviar de algum obstáculo etc.) quando esgotados outros meios, haja vista que em alta velocidade a aplicação do contra esterço reduz o atrito dos pneus no asfalto – é pura lei da física. Por outro lado, o contra esterço poderá ser utilizado na tomada da curva como facilitador para a inclinação ideal, quando se deseja "atacar" a curva.

No caso das estradeiras, longas e pesadas que são, o contra esterço funciona muito bem nas tomadas de curvas tendo o cuidado para evitar o contato da pedaleira com o asfalto.

Diz o instrutor Wesley Testa:

"Agora, eu não recomendo em momento algum a técnica chamada contra esterço, quando você força o guidom para o lado oposto ao da curva para jogar a moto em direção contrária. A razão é que a moto não fica segura no asfalto e você pode se vitimar por passar uma falsa impressão de segurança. "

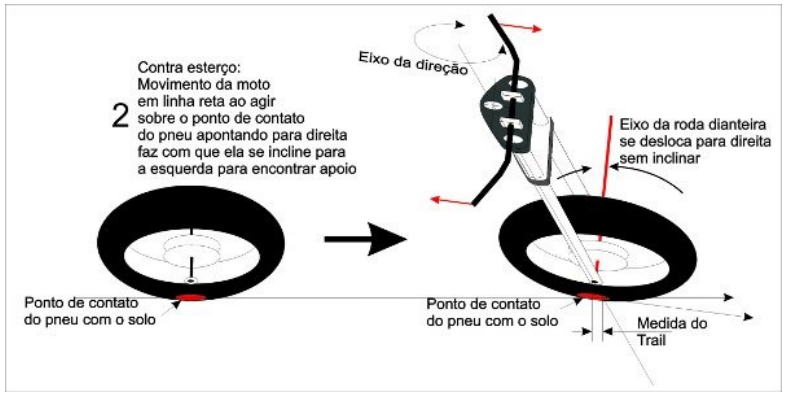
Paul Nuccio, Instrutor Líder do Rider's Edge, reforça:

"A curva deve ser iniciada empurrando o guidão para o lado oposto ao da curva (exemplo: empurre à frente o lado esquerdo do guidão da moto para fazer uma curva à esquerda).

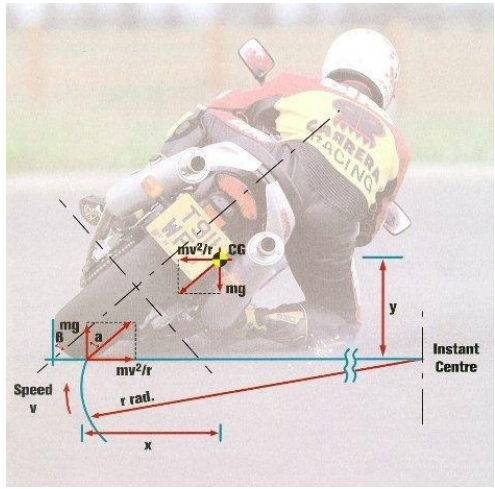
Essa técnica facilitará que a moto deite na curva e é um fenômeno da física, denominado contra esterço.

O que mantém a motocicleta reta é o efeito giroscópio das rodas girando. Por isso ela é tão estável em alta velocidade, mas cai facilmente quando você diminui ou pára.

Esse efeito da física faz coisas inesperadas, como no caso do contra esterço, por exemplo, quando você empurra o guidão levemente para o lado esquerdo, o efeito giroscópio puxa a moto para o lado direito e ajuda a deitá-la."



Leis da Física na curva



USO DO JOELHO

Temos um amigo que só entra em QUALQUER curva com sua Naked escorregando a bunda e abrindo a perna para o lado da curva, segundo ele melhora a estabilidade.

Bem, na mesma curva e na mesma velocidade posso afirmar que nada disso é preciso, não que eu saiba mais ou seja um expert, é que sigo os ensinamentos de quem sabe. O piloto Leandro Mello explica que o procedimento de abrir a perna e deixar o joelho rente ao asfalto ou até mesmo tocando é utilizado nas corridas de moto velocidade como ponto de equilíbrio onde o celebro recebe a informação da inclinação em que a Motocicleta está e a distância do solo.

Em sendo assim, em particular, não encontro justificativas para em curvas nas rodovias utilizar esse procedimento, até porque em nada se compara com a velocidade das corridas de moto velocidade, me parece ser mais um embuste – em outras palavras: presepada.

Nas imagens abaixo podemos ver duas Motocicletas em pista de corrida, a que vai à frente o piloto tem a perna esquerda recolhida e a que está logo atrás o piloto deixa a perna um tanto aberta.

Conforme Paul Nuccio, Instrutor Líder do Rider's Edge - Trecho extraído da revista americana HOG Talesseção Between the Lines, resta o entendimento:

O curso Rider's Edge e a MSF (Motorcycle Safety Foundation) criaram um método oficial, separado em 4 etapas: Diminua, Olhe, Puxe e Acelere.

DIMINUA

A primeira dica para fazer uma curva de forma apropriada é entrar nela na velocidade correta, seja freando, reduzindo marchas ou simplesmente tirando a mão do acelerador.

Em qualquer caso, lembre-se que é sempre melhor entrar devagar demais do que rápido demais, especialmente em estradas desconhecidas, onde não se sabe o que a curva nos reserva.

Se você entrar muito devagar, sempre poderá aumentar a velocidade enquanto faz a curva, mas se entrar rápido demais… bem, aí você abre chance para uma série de infelizes possibilidades.

A utilização do freio dentro de uma curva é sempre problemático, pois compromete a tração e aumenta a possibilidade de derrapagem ou perda de controle da motocicleta.

Se você entrar rápido demais e não brecar, estará correndo o risco de atravessar a pista e ir de encontro a sabe-se lá o quê (de acordo com a MSF, sair da estrada em curvas é responsável por 40% de todas as fatalidades que ocorrem com motociclistas).

Outra coisa importante é reduzir as marchas enquanto diminui a velocidade, porque a motocicleta precisará estar na marcha apropriada quando você chegar no ponto de precisar acelerá-la, ao final da curva.

Em resumo: use sempre ambos os freios, reduza a marcha e sempre entrando na curva devagar demais do que rápido demais.

OLHE

Aproximando-se da curva na velocidade apropriada também lhe dá uma melhor oportunidade de executar esse passo: virar a cabeça e olhar onde você quer que a moto vá.

Olhe sempre para frente e nunca para o chão, vire a cabeça em direção da curva e olhe o mais longe que puder. Isso irá auxiliar em pelo menos dois aspectos: ajuda a obter o máximo possível de informações sobre o que esperar adiante e diz ao resto do seu corpo o que fazer.

Sempre observe com atenção o que está acontecendo adiante da estrada: a acentuação da curva, obstáculos potenciais, animais, buracos, óleo ou água… Enfim, qualquer coisa que possa prejudicá-lo a realizar a curva da melhor forma possível.

A reação para esses possíveis obstáculos deverá ser feita sempre com a máxima antecedência, desacelerando a moto, mudando a trajetória ou mesmo realizando uma freada de emergência, se necessário.

Lembre-se: só é necessário um evento ou circunstância completamente inesperada para pôr fim a um dia de passeio… ou coisa pior.

Muitos instrutores enfatizam a necessidade de treinar a "virada da cabeça" em direção da curva, pois, apesar de não ser uma atitude natural, ela é fundamental para alertar o corpo de suas intenções.

APERTE

A curva deve ser iniciada empurrando o guidão para o lado oposto ao da curva (exemplo: empurre à frente o lado esquerdo do guidão da moto para fazer uma curva à esquerda).

Essa técnica facilitará que a moto deite na curva e é um fenômeno da física, denominado contra esterço.

O que mantém a motocicleta reta é o efeito giroscópio das rodas girando. Por isso ela é tão estável em alta velocidade, mas cai facilmente quando você diminui ou para.

Esse efeito da física faz coisas inesperadas, como no caso do contra esterço, por exemplo, quando você empurra o guidão levemente para o lado esquerdo, o efeito giroscópio puxa a moto para o lado direito e ajuda a deitá-la.

ACELERE

O último passo no processo de realizar uma curva perfeita é acelerar suavemente durante a curva. Mantendo uma aceleração constante irá ajudar a estabilizar a suspensão da moto, maximizando a tração.

O fundamental é não exagerar na aceleração e mantê-la constante.

No final da curva recomenda-se que a aceleração seja aumentada, pois isso irá naturalmente ajudar a motocicleta a voltar para a posição vertical.

O TRAÇADO

Outro aspecto importante é escolher o melhor traçado da curva.

Basicamente inicia-se a curva de forma aberta e fecha-se o traçado durante a curva.

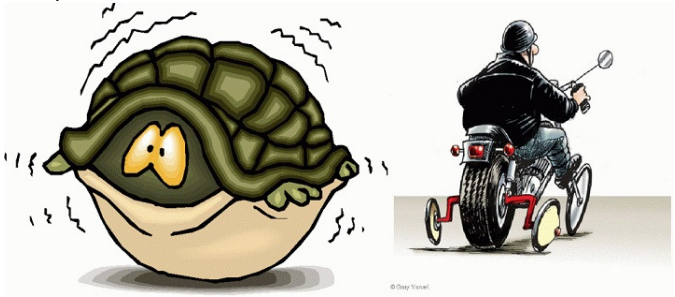
Essa técnica faz o traçado ficar o mais reto possível.

ENFIM, de tudo que já aprendemos; de tudo que já lemos; dos cursos já feitos; das discussões entre amigos; ainda assim você não aprendeu nada, para não acontecer isso

E terminar assim

Ou assim

Melhor mesmo é pilotar assim



Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Curvas – Julho/2013
Fonte; http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=132

CONTRA ESTERÇO

Uma forma eficaz de reduzir o desgaste do corpo em viagens longas é aplicar algumas técnicas que facilitam a condução da motocicleta e tornam a pilotagem mais segura. Uma dessas técnicas é o contra esterço. Com ele, a moto faz a curva de forma mais precisa, mantém a velocidade e nosso corpo utiliza um mínimo de força na manobra.

O contra esterço ocorre como reação da moto ao efeito giroscópico das rodas, que surge em velocidades superiores a 35 km/h e se torna mais intenso quanto maior for a velocidade. Ele ocorre porque a roda dianteira sai do alinhamento com a roda traseira e, na busca de retomar o equilíbrio, a moto gira no sentido contrário, forçando o alinhamento.

Tá complicado? Não se preocupe. Não precisa entender física para que a técnica funcione.

Em velocidades baixas, pilotamos girando o guidão para a direção onde desejamos ir, mas em velocidades mais altas, ao utilizar o contra esterço, fazemos o contrário, giramos o guidão para o lado oposto ao que queremos ir. Com isto, a moto se inclina para o lado interno da curva, sozinha. Ou seja, nós giramos o guidão para o lado "errado" da curva, para que a moto vá para o lado "certo".

Este efeito pode ser observado com a moto parada: com ela na vertical, vire o guidão para um lado até o batente. Ela tenta "cair" para o lado contrário. O mesmo vale para qualquer velocidade. A diferença é que, quanto mais rápido a moto estiver, maior vai ser a intensidade do contra esterço e a moto fará a curva mais "no chão".

O contra esterço pode ser aplicado para vários objetivos:

- Desviar a trajetória;
- Direcionar a moto na curva;

- Recolocar a moto de volta na posição vertical após a curva;
- Corrigir derrapagem de traseira;
- Recuperar a trajetória na curva.

Fonte: Site www.viagemdemoto.com http://www.rockriders.com.br/Detalhe_dicas.aspx?id=1948

A BÍBLIA DAS CURVAS

Conversando com Motociclistas experientes, inteligentes e bem informados nos traz bons ensinamentos e boas dicas e aqui trazemos mais uma, essa indicada pelo amigo espanhol Angell Mell lá no Galinha de Ouro/Sapeaçu/BA em 15 de dezembro de 2014, última viagem com a nossa Bandit 1250S.

Para quem já conhece, sempre vale relembrar para nunca esquecer.

Para quem não conhece, a melhor dica que posso emprestar para você conhecer os segredos das curvas é LER e APRENDER, afinal ninguém nasceu sabendo.

Esqueça tudo que algum metido a sabichão tentou lhe ensinar sobre curvas e comece seu trabalho de conhecimento. Não posso transcrever aqui a Bíblia das Curvas, mas indico assistir atentamente o vídeo no endereço http://www.rotasdaliberdade.com.br/videos.asp?id=103.

ANDANDO EM COMBOIO

Comboio é uma palavra de origem militar e seu significado básico é "*Porção de veículos que, juntos, se dirigem a um mesmo destino.*"

É bonito e prazeroso um passeio de Motocicleta em formação de comboio, mas é altamente perigoso, principalmente em estradas movimentadas, diria até ser uma prática inconsequente.

Não sou adepto de andar em comboio, ou melhor, não ando, principalmente em BR.

Ouvindo um, ouvindo outro e rodando por aí, lições são aprendidas, todas somam, as boas e as não tão boas.

Vivenciamos muitas situações, a exemplo do Motociclista que não pode viver sem o celular, tocou e ele pára instintivamente para atender, quem vem logo atrás que dê seus pulos para evitar o acidente. Outros, desequilibrados por excelência, insistem em ultrapassar pela direita e, às vezes, usando o acostamento. Mais ainda, aquele outro que após a ultrapassagem não recolhe para facilitar a vida de quem vem ultrapassando também. E assim vai. Enfim, são lições.

Para andar em comboio ou "desfile alegórico" (hehehehehehe) é preciso todos estarem bastante "afinados", porém deixando essa prática para as entradas das cidades, zonas urbanas e estradas secundárias.

Não pensava que existia uma regra rigorosa, porquanto ridícula, de viagem em comboio onde o presidente do MC ou MG anda sempre à frente sendo proibido a sua ultrapassagem. Classifico como coisa de criança; coisa de frustrado. É minha opinião.

Bem. Pensando naqueles que insistem em andar em comboio ou em situações favoráveis ao comboio, elaboramos um regramento elementar como objeto norteador e não engessador.

REGRAMENTO EM COMBOIO

1. Zona urbana não é estrada, então a experiência diz que comboio de muitas Motocicletas constitue perigo iminente, portanto, seguro é "dividir" o grupo em comboios menores, preferencialmente de no máximo quatro Motocicletas.
2. Antes de iniciar a viagem, contar a quantidade de Motocicletas, estabelecer a velocidade padrão, estabelecer a formação do comboio e definir as paradas técnicas, que todos devem obedecer.
3. A formatação em estradas será intercalada e obedecerá ao distanciamento seguro de 20 (vinte) metros para velocidade igual ou inferior a 60 km/hora e o mínimo de 30 (trinta) metros para velocidade acima de 60 km/hora, devendo o batedor (primeiro da fila) se manter à esquerda, próximo à faixa central da pista, o segundo à direita, e assim sucessivamente.
4. O batedor do comboio é a Motocicleta mais rápida e piloto mais experiente.
5. O batedor não poderá fazer "zigue zaque" na pista, alterando sua trajetória apenas e tão-somente para evitar obstáculos e nas tangências de curvas, quando for o caso.
6. O cerra fila é, também, uma Motocicleta rápida e piloto experiente.
7. Estabelecida a velocidade padrão, que nunca deve menor que a velocidade legal da pista, todos devem manter. Aquele que não acompanhar por motivo que não seja atribuído a problemas na Motocicleta, ficará para trás sem a obrigação dos demais de esperar.
8. Manter-se afastado dos demais veículos da pista, ultrapassando quando em velocidade inferior a da Motocicleta ou deixando-o seguir em frente quando em velocidade superior.
9. Todos devem manter a visão, pelo retrovisor, da Motocicleta que vem logo atrás.
10. Na ultrapassagem de carros, caminhões e ônibus, sempre pela esquerda, deverá ser dada preferência para o mínimo de duas Motocicletas por vez.
11. Evitar manter-se atrás de veículos, pois deles podem se soltar peças, parafusos, pedras, lata de cerveja, cigarro etc.
12. Na ultrapassagem o piloto se apresentará no retrovisor do veículo a ser ultrapassado onde o início se dará quando tiver a certeza de que foi visto pelo motorista.

13. Na ultrapassagem sempre lembrar que o veículo a ser ultrapassado tem o ponto cego, razão pela qual é imperativo “sair dele”.
14. Quando ultrapassar empreender velocidade de no mínimo 30% acima da velocidade do veículo a ser ultrapassado, evitando assim manter-se maior tempo lado a lado.
15. Evitar ser ultrapassado por ônibus e caminhões, pois eles, sendo altos, têm maior área no ponto cego, não vêm a Motocicleta e “cortam” no meio da ultrapassagem.
16. Após ultrapassar, retornar à pista de direção “abrindo” a passagem para a Motocicleta que chega da retaguarda, mesmo que a disposição do comboio não seja aquela.
17. Só iniciar a ultrapassagem quando estiver convicto do que vai fazer a fim de evitar desistências abruptas que expõem a riscos a Motocicleta da retaguarda e que também iniciou o procedimento de ultrapassagem, muitas vezes “vindo lançada”.
18. Desligar o celular ou colocar no silencioso. Primeiro para não ficar na ansiedade de atender, segundo para evitar paradas bruscas e não esperada por quem vem logo atrás.
19. Ultrapassagem pela direita é definitivamente proibida, pois expõe a riscos o ultrapassado, sendo, pois, objeto de reprimenda formal e ser xingado de FDP.
20. Se precisar parar, erguer o braço esquerdo; se for o cerra fila, piscar pausada o farol alto, pois do contrário o lampejo poderá ser interpretado com oscilação da pista.
21. Ideal para viagem em comboio é utilizar rádio VHF – batedor e cerra fila.
22. Em cada para parada, seja ela por qual motivo for, o líder do comboio deve contar as unidades que o formam.
23. Em maiores percursos entre duas paradas técnicas programadas, o líder se obriga a deixar ser ultrapassado por todos, ocasião em que fará a contagem das unidades que formam o comboio, tendo assim a certeza de que todos estão ali.
24. É atribuição do cerra fila, na saída de qualquer parada, contar as unidades do comboio, assim saberá que não restou ninguém.
25. Não confundir viagem com passeio. A primeira se dá, via de regra, em BR’s, cujo fluxo de veículos é mais intenso. Já a segunda se dá em estradas vicinais onde o fluxo de veículos é pequeno, normalmente o passeio acontece em pequenos percursos.
26. A redução brusca da velocidade sem nenhum motivo poderá causar acidentes ou, no mínimo, transtorno para quem vem na retaguarda, portanto a regra é evitar se distrair com conversas com o carona ou vislumbrar a paisagem.
27. Evitar gesticular quando conversar com o carona, pois um gesto poderá confundir todos na retaguarda.
28. Ter em mente que a Motocicleta não pára tão rápido quanto chega.
29. Manter-se preparado para o inesperado.

Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=61

CUIDANDO DA NOSSA POSTURA

Trocando palavras com o Professor de Educação Física e Personal Trainer Ylo de Sá Carvalho, que constrói uma academia onde o Rotas manterá parceria, ele orienta sobre alguns cuidados que devemos ter com a nossa postura ao pilotar. Assim ele explanou:

De certo que os alongamentos antes, durante e após uma viagem devem ser praticados como rotina, melhor seria se estivesse incluso como item obrigatório no nosso check list.

A postura incorreta e os vícios de pilotagem podem levar a determinadas situações que tornam nossas viagens desconfortáveis e poderão trazer consequências indesejadas, a exemplo de dores lombares, formigamentos e até mesmo os chamados “bico de papagaio”, entre outras consequências.

São comuns as reclamações de dores lombares, dores nos ombros e braços, dores no pescoço e dores nos joelhos. Colocando à parte algumas patologias de natureza congênitas ou crônicas, manifestações de dores estão ligadas diretamente a determinados fatores que podem ser eliminados ou remediados se observarmos e praticarmos algumas regrinhas simples.

A ideia central é simplesmente evitarmos determinadas posições ou, de outra forma, evitarmos mantê-las uniforme por longos períodos. Um dos exemplos mais comuns se dá quando acusamos “formigamentos” nas mãos e antebraços, que ocorre mais comumente ao pilotarmos as estradeiras em geral (mono ou bi cilíndricas), nesse caso o fator externo traz esse “formigamento” decorrente da vibração transmitida ao guidom da Motocicleta; por outro lado tem o “formigamento” originado ao flexionarmos demasiada e continuadamente o punho sobre a manopla, nesse caso ocorre a compressão do nervo mediano que pode acarretar, em situação extrema, uma tendinite (inflamação do tendão).

Vemos alguns pilotarem suas Motocicletas com os cotovelos estendidos. Essa postura, além de não absorver os impactos caudados pela pista, carrega em si toda a energia proveniente desses impactos e das vibrações, daí poder advir inflamações musculares basicamente nos epicôndilos (saliência articular que entre os músculos). Outra situação são os ombros, que são afetados justamente pela manutenção dos braços estendidos e submetidos às variáveis mencionadas.

A má postura dos braços, antebraços e punhos também poderá originar a bursite, que ocorre justamente devido a compressão causada pelo estiramento tencionado dos braços, pois esse “estiramento” faz com que os ombros fiquem elevados, comprimindo os tendões.

Joelho, cuide bem, um dia vai nos fazer falta, assim declamou Pedro Bial. Toda a questão de dores nos joelhos está diretamente ligada a relação entre ângulo de flexão e tempo de permanência flexionado. Se você pegar uma gelatina densa e comprimi-la ela irá amolecer, assim acontece com a cartilagem que está ali nos joelhos justamente para manter a articulação dos ossos sem atrito. A manutenção prolongada do ângulo de flexão dos joelhos mantém a cartilagem dos joelhos sob continua pressão, e isso é anormal, logo a consequência imediata é aquela dorzinha incomodativa e que tira do sério.

Então, para evitar ou ao menos amenizar esses desconfortos, melhor é seguir algumas dicas básicas, mas lembrando sempre que sequelas de acidentes, deformações congênitas e vícios continuados de postura poderão ser amenizados, mas eles persistirão.

Nesse conjunto do que chamamos de regrinhas básicas, antes de mais nada, é preciso voltar as vistas para o tipo de Motocicleta que pilotamos e a posição ergonômica do piloto. Se umas tem melhor ergonomia aparente, elas podem fantasiar deficiências relevantes, no caso, as estradeiras, principalmente aquelas customizadas, onde o guidom é elevado ao nível ou acima dos ombros. Por outro lado, as srad, onde a projeção de inclinação do corpo é muito acentuada, os punhos e consequentemente os braços recebem a maior pressão e impactos decorrentes da pista, transmitindo para todo o corpo.

Na minha opinião, as touring e as street são as que apresentam melhor ergonomia para o piloto de estatura mediana em pilotagens prolongadas.

Para uma correta postura é aconselhável atentar e respeitar as relações entre seu corpo e a sua Motocicleta. Partindo da sua estatura poder-se-á estabelecer a ergonomia ideal para pilotar.

As tais regrinhas:

1 – Antes de iniciar a pilotagem, fazer alongamentos e flexões compassadamente e sem pressa. Melhor é consultar um profissional para orientá-lo.

2 – Assumir sua posição ao guidom da Motocicleta de forma a manter flexionados os braços e joelhos. A posição semifetal é a de melhor ergonomia, pois ela distribui por todo o corpo as vibrações e impactos naturais ao andar de Motocicleta. Além disso lhe possibilitar flexionar as pernas para amortizar os impactos dos buracos na pista. Sua coluna vertebral agradece.

3 – Fazer paradas regulares, preferencialmente a cada uma hora de viagem e nessa paradas executar exercícios de alongamento de flexões.

Ylo de Sá Carvalho é Professor de Educação Física licenciado pela Universidade Católica de Salvador. Contato: (71)8816-5376, ylodelrei@hotmail.com.

Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp?id=56

VIAGENS LONGAS – Grupo & Projeto

Pesquisando na Internet relatos de Motociclistas que se lançaram em longas viagens observamos que cada um tem o seu projeto, mas todos convergem a um só ponto: ir e vir com segurança e felicidade.

Outra questão também apurada nesses relatos e que para nós é de extrema relevância, até porque já vivenciamos experiências semelhantes, é a formação de um grupo coeso e com perfil semelhante de preferências, conduta e postura.

Quer preparar um projeto, então reúna aqueles amigos com ideias e ideais semelhantes e desenvolvam um programa. Se você não bebe, ter um parceiro de viagem que esteja programado para beber, não vai dar certo. Se você viaja com sua companheira (esposa, noiva, namorada, filho ou filha), ter um parceiro solteiro resultará desconforto e inconveniências, a não ser que ele seja um cara muito "cabeça" e muito ligado a você. Se você viaja atento ao percurso (distância e tempo) e não está preocupado em chegar logo ao destino, ter um parceiro agoniado em chegar logo é deveras estressante. E assim vai.

O fator decisivo para um belo e memorável passeio é o consenso, é o concordar em discordar, é o objetivo uníssono.

Toda viagem longa de Motocicleta é uma aventura, por mais que você tenha tudo sob controle, razão pela qual você deve estar preparado para o inesperado, pois

> ***"Nada é menos iminente que o impossível e o que é sempre necessário prever é o imprevisto. "***
>
> *(Luís Carlos Dantas de Carvalho, citação, PJF/USI 2006)*

Essas regras não permitem exceções, do contrário aquele tão sonhado passeio será um tormento causado pelas divergências impositivas e pontos de vistas incomuns ao que até então era um time. Segundo os relatos anteriormente comentados, viagens restaram inacabadas ou o grupo se dispersou, grandes amizades foram para o brejo justamente por esses motivos.

O espírito de equipe, de coletivo, não pode dar lugar a individualismos, a egoísmos, a imposição de vontades. O espírito de equipe, de coletivo, permite discussões, análises, ponderações, se cada um ceder nas suas vontades e nas suas birras, todos serão beneficiados e ficarão satisfeitos.

Por essas e tantas outras razões que um projeto bem elaborado só arregimentará amigos e parceiros que se adéquam ao perfil comum aos viajantes, pois os parâmetros, a logística, as condições que foram previamente estabelecidas são resultado de experiências passadas, discutidas e definidas para a elaboração do projeto. Não se trata de engessar o passeio às rígidas condições e sim estabelecer um regramento básico, mas flexível nos aspectos que não envolvam a segurança da viagem, respeitando o direito, o espaço, a individualidade e os limites do outro.

Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Viagens longas – Agosto/2013
Fonte: http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1512

VIAGEM, PROJETO E EXECUÇÃO

Cada um tem a sua forma de preparo para executar uma viagem, seja ela longa ou curta e o conceito de viagem, se longa ou curta, varia conforme a mente de cada viajante. Uma viagem SSA/AJU/SSA(300km), pela primeira vez, será uma viagem longa. Para quem já anda em estradas, uma viagem SSA/Porto Seguro/SSA(710km) é uma viagem curta.

Quando se fala em viagem longa o entendimento é que se trata de viagem de vários dias e por locais distantes, normalmente são viagens interestaduais ou internacionais. Em particular, quando trato de viagem longa, prefiro utilizar o termo Tour, outros chamam de Expedição, e assim vai, mas aqui prá nós, conceitualmente Tour difere de Expedição.

Seja viagem curta ou viagem longa, o bom Motociclista sabe o precisa fazer e o que precisa ter a bordo da sua máquina, portanto aqui não há pretensão de ensinar a ninguém ou expor a minha filosofia como sendo um referencial, apenas tento transmitir a nossa humilde experiência obtida em pouco mais de 71.000 km de estradas, bem como importantes experiências de irmãos Motociclistas ora conhecidas em rodas de bate papo e em relatos postados na Internet, a exemplo:

http://www.rotasdaliberdade.com.br/noticias.asp?id=1666
http://viagemdemoto.com/viagens-pela-america-do-sul

Porquanto cada um tem os seus procedimentos para escolher o programa, projetar e executar, uma questão é unânime, é uníssona, a ORGANIZAÇÃO, a LOGÍSTICA, assim ouvimos em todos os relatos e depoimentos de sensatos viajantes. Em que pesem tais considerações, ainda há aqueles poucos que se arvoram em pegar estradas movidos pelo ímpeto do espírito easy riders, que também é uma aventura, porém, com o passar do tempo, vão aprendendo lições e se conscientizando ser pertinente uma boa organização. Bem, fé, religião, crenças e sorte à parte, certo é que, com organização, sempre fui e voltei, e os dois únicos contratempos que enfrentei com nosso equipamento, primeiro uma Vulcan 750 (estator) e recente uma Bandit 1250S (pitos das rodas), ambos foram facilmente superados, justamente por estar "preparado", mental e materialmente, para imprevistos.

Quero realizar uma viagem com minha Motocicleta, o que devo fazer?

SUGESTÃO

1. Tenha certeza de que conhece sua Motocicleta.
2. Defina quanto tempo você pode dispor.
3. Defina a época (mês) que você tem disponível.

(Obs.: essas duas definições não se aplicam a quem é vagabundo, segundo conceito do ex-Presidente FHC).

4. Defina os locais que pretende ir, empós verifique as condições climáticas para a época pretendida com base no histórico dessas condições climáticas. A questão não é a chuva e o frio e sim as enchentes e os desmoronamentos das encostas, muito comuns abaixo dos 15° de latitude S no Brasil e América Latina como um todo.
5. Se for o caso, conheça bem o ou os seus companheiros de viagem e as máquinas deles.
6. Inicie o projeto com no mínimo oito meses de antecedência, defina com no mínimo dois meses de antecedência.
7. Crie a rota de ida e volta e cheque nos sites especializados as condições das estradas.
8. Defina a rota de ida e volta.
9. Defina os percursos entre os pernoites ou estadias.
10. Defina os percursos entre os abastecimentos.
11. Elabore o mapa de cada percurso diário assinalando as paradas para abastecimento e demais observações pertinentes.
12. Reserve as hospedagens ou liste as hospedagens possíveis em cada local de pernoite ou estadia. Fique atento neste quesito, pois no município de pernoite ou estadia pode estar ocorrendo algum evento (festa, feira de exposição, congresso etc.).
13. Liste as concessionárias das marcas das Motocicletas que participarão da viagem, em todo os percursos.
14. Liste os atendimentos médicos/hospitalares cobertos pelo seu convênio ou seguro saúde.
15. Liste os postos da PRF e PRF. Tenha sempre anotado os telefones de socorro das concessionárias das rodovias por onde você navegará.
16. Liste os eventuais contatos em cada local de pernoite ou estadia.
17. Obtenha as coordenadas GPS de cada local de parada, pernoite, estadia e pontos turísticos que deseja visitar. Faça uma lista, insira os dados no seu GPS.

Exemplo:

LOCAL	UF	COORD DD	COORD DMS
Aracaju – Pousada Raio de Sol	SE	-10.993614 -37.053389	10° 59' 22.488" S 37° 3' 32.5944" W
Fortaleza – Beach Park	CE	-3.844802 -38.389679	3° 50' 41.2872" S 38° 23' 22.8444" W
Fortaleza – Hotel Casa de Praia	CE	-3.722684 -38.511499	3° 43' 21.6624" S 38° 30' 41.3964" W
Indiaroba – Posto de comb. após a PRE	SE	-11.520811 -37.523689	11° 31' 14.9196" S 37° 31' 25.2798" W
João Pessoa – Cabedelo - Jacaré	PB	-6.959826 -34.837646	6° 57' 35.373" S 34° 50' 15.525" W
João Pessoa – Farol do Cabo Branco	PB	7.152675 -34.79353	7° 9' 10.82" S 34° 47' 40.65" W
João Pessoa – Hotel Pousada Tamandaré	PB	-7.110085 -34.823811	7° 6' 36.3054" S 34° 49' 25.719" W
Maceió – Hotel Des Basques	AL	-7.121589 -34.885883	9° 39' 11.2314" S 35° 42' 50.8212" W
Maceió – Praia do Gunga	AL	-9.860340 -35.908180	9° 51' 37.224" S 35° 54' 29.448" W
Mossoró – Hotel Sabino Palace	RN	-5.212331 -37.331704	5° 12' 44.391" S 37° 19' 54.1344"W
Mossoró – Pça de Convivência	RN	-5.193272 -37.347853	5° 11' 35.7792" S 37° 20' 52.2708" W
Natal – Barreira do Inferno	RN	-5.923528 -35.168332	5° 55' 24.7008" S 35° 10' 5.9946" W
Natal - Fortaleza dos Reis Magos	RN	-5.756354 -35.194874	5° 45' 22.87?S 35° 11' 41.54?W
Natal – Hotel Tubarão	RN	-5.884237 -35.170864	8° 31' 45.8436" S 35° 0' 33.0264" W
Natal - Restaurante Mangal	RN	-5.819752 -35.212242	5° 49' 11.1072" S 35° 12' 44.0712" W
Olinda – Pousada Duarte Coelho	PE	-8.018635 -34.853817	8° 1' 7.0854" S 34° 51' 13.7406" W
Penedo - Balsa	AL	-10.293048 -36.585766	10° 17' 34.9728" S 36° 35' 8.757" W
Porto de Galinhas	PE	-8.529401 -35.009174	8° 31' 45.8436" S 35° 0' 33.0264" W
Saída de Maceió p/ Olinda	AL	-9.438526 -35.838163	9° 26' 18.693" S 35° 50' 17.3868" W
Saída de Natal p/ Fortaleza	RN	-5.864359 -35.346118	5° 51' 51.6924" S 35° 20' 46.0242" W
Saída de Olinda p/ Natal	PE	-7.919257 - 34.894021	7° 55' 9.3246" S 34° 53' 38.4756" W
SE042/BR101	SE	-8.338556 -35.144234	8° 20' 18.80" S 35° 8' 39.24" W
Tibau do Sul	RN	-6.18199 -35.090054	6° 10' 55.1634" S 35° 5' 24.1944" W

18. Elabore um check list e proceda as verificações às vésperas da viagem.
19. Se sua viagem é solo, mesmo com garupa, não divulgue previamente os detalhes na Internet.
20. Tenha sempre em mente: Nada é menos previsto que o impossível e o que é sempre necessário prever é o imprevisto, portanto, não se surpreenda com as surpresas indesejadas, pois viajando de Motocicleta, principalmente quando nossas mulheres estão no banco traseiro, os imprevistos devem ser previstos, espere sempre o inesperado.
21. Estabeleça seu QG, sua casa, seus familiares, e mantenha contatos frequentes, assim você poderá ser rastreado no caso de alguma situação indesejada. Se sua Motocicleta estiver equipada com rastreador por satélite, melhor ainda.

22. Sempre leve esses medicamentos consigo, podem salvar uma vida, pergunte a seu médico.
Isordil sublingual
(http://www.medicinanet.com.br/bula/2880/isordil.htm);
Ácido acetilsalicílico (Aspirina Prevent 300mg)
(http://www.medicinanet.com.br/bula/689/aspirina_prevent.htm);
Dimenidrinato (Dramin)
(http://www.medicinanet.com.br/bula/2085/dramin.htm);
Dexclorfeniramina (Polaramine)
(http://www.medicinanet.com.br/bula/1861/dexclorfeniramina.htm).
Para uma viagem tranquila, menos incômoda, organizada e que lhe transmita maior sensação de segurança, é de bom alvitre estabelecer algumas regrinhas, principalmente quando se viaja em grupo. Essas regrinhas devem ser discutidas por todos para que seja estabelecido o consenso e assim se tornem objeto norteador para dirimir dúvidas e discrepâncias de opiniões no curso da viagem, pois há a presunção de que aqueles que viajarão aprovaram e se comprometeram com o que foi estabelecido.

Óbvio que não se trata de engessar o passeio com normas e regras, porém é bastante estressante e por vezes estremece amizades discussões sobre parada, pernoite, abastecimento e velocidade em pleno curso da viagem. É aí que reside a importância das tais regrinhas, é só seguir o que ficou avençado.
Vale ler os textos:

Perguntaram a um sábio:
por que perdemos os amigos?
Ele respondeu: Se perdemos é
porque não eram amigos...
os amigos são para sempre.

Nossos Comportamentos

www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1648
O ser humano está em constante formação, pois a vida a cada momento nos apresenta novas lições, cabendo a nós ignorar ou aprender, a escolha é nossa.

Uma das lições que a vida me emprestou é o Motociclismo e a convivência nessa sociedade única que como todas as outras, tem as suas peculiaridades.
Por ser integrado por pessoas, estar com elas é bem diferente do que conviver com elas, sabedores que somos que cada um é um indivíduo que mesmo à imagem e semelhança do outro diferem entre si quanto a vários fatores, quer determinantes, quer concorrentes.
Temos em nossas mentes que o Motociclismo é uma irmandade, é uma união filosófica de comportamento, mas na verdade não é bem assim. Se analisarmos com os nossos cérebros e não com a emoção, descobriremos um abismo entre o real e o platônico.
São inúmeros os exemplos que temos a consubstanciar esse nosso ponto de vista e aqui vamos citar apenas alguns.
O primeiro deles diz respeito aos Moto Clubes e Moto Grupos. Esses, via de regra, são formados sobre boas intenções onde um grupo de pessoas ligadas entre si por qualquer vínculo idealizam e fundam uma entidade.
Nesse grupo encontramos, como não poderia deixar de ser, personalidades e caráteres semelhantes, mas não iguais. Alguns têm em mente uma associação de interesses comuns; alguns outros buscam no MC ou MG um meio de garantir o "disfarce perfeito" para "escapulir" das suas esposas nos finais de semana e dormir fora de casa; outros tantos buscam apenas estar no Motociclismo, apenas fazendo número; há aqueles que se utilizam do Brasão que carregam em seu coletes e jaquetas para promoção pessoal e/ou comercial; uma minoria deseja apenas satisfazer um sonho de infância ou seus devaneios contemporâneos; um número bem menor, em razão da egocentricidade; a maioria vive o Motociclismo na sua essência, compromissados apenas com o Motociclismo, mas isso está cada vez mais raro quando falamos em MC e MG, daí o crescente número dos chamados "Motociclistas independentes".
Por essa diversidade de comportamento e atitude, aquele MC ou MG que foi criado com objetivos nobres são esvaziados quando a divergência de opinião envereda pelo campo da desinteligência, na maioria das vezes por motivos banais. Hoje, grande parte dos MC e MG que outrora contavam com muitos associados e integrantes, sobrevivem graças a abnegação de uns poucos. Neste âmbito poderíamos incluir as AMO's.
No outro lado temos os Motociclistas independentes, mas por que razão? Uns foram desiludidos em seus MC ou MG pela intransigência, pelo radicalismo e pelos motivos anteriormente elencados; outros não trazem em si o espírito de equipe, de coletividade; alguns preferem não ter compromissos com associações, tais como estatutos, regras, reuniões etc; poucos por ainda não ter identificado um MG ou MC compatível com o seu ser, ou seja, empatia; raros por egoísmos já que têm "o rei na barriga"; mas com certeza, a maioria em razão de desconhecer a filosofia do concordar em discordar.
Querem saber, nada disso importa, cada um é dono dos seus atos e comportamentos e ninguém nada tem com isso, porém esses atos e comportamentos fazem a diferença entre ser ou não aceito na sociedade motociclística.
Um dia desses, visitando o site www.rockriders.com.br, como sempre faço, me detive com a crônica "Comportamento de motociclistas entre motociclistas" de autoria de um experiente Motociclista de 72 anos de idade e mais de 50 de estradas, o Sr. Otávio Araújo, Gugu, Residente em Taubaté/SP. Ele, com sabia propriedade, nos ensina tudo aquilo que nos faz refletir a fim de que possamos ter uma convivência pacífica e se assim o fizermos, quiçá possamos minimizar os efeitos das intransigências e diferenças de opiniões que tanto concorrem para o desfazimento de clubes, grupos e amizades. Obrigado Gugu, aprendi com suas palavras, minha vida será melhor ainda.
Se hoje compartilhamos nas redes sociais todos os nossos momentos, compartilhemos também o que aprendemos e as nossas experiências, assim, certamente, estaremos transmitindo as lições de vida para as novas gerações e aí, quem sabe, estaremos contribuindo para uma convivência harmônica e pacífica onde o respeito mútuo será o fundamento de uma grande Nação de Motociclistas, pois, " se não guenta, prá que veio. "

Viagem em grupo

www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1589
Texto publicado no www.rockriders.com.br.
Existe um companheiro ideal para uma viagem de moto?
Acredite: ele não é necessariamente o seu amigo de infância e muito provavelmente não seja...
Depois de ter realizado algumas viagens médias e longas de moto, nacionais e internacionais, ora só, ora com grupos pequenos ou grandes de motociclistas, algumas difíceis e outras mais tranquilas, acho que posso relatar e transmitir de forma geral, algumas dicas e impressões sobre este assunto.
Não sou um profissional da área da psicologia ou médica e, portanto, falarei sobre o assunto unicamente na posição de motociclista, igual a você, que sente frio, calor, dor, fome, sede, fica doente, cansado, contente, triste, com raiva, sente saudade e etc. Enfim, falarei sobre as relações humanas em uma viagem de moto, com base unicamente nas minhas observações pessoais dos comportamentos, experiências, além de algumas pesquisas sem cientificidade.
Em uma longa viagem de moto, algumas necessidades e sentimentos citados acima ocorrerão, senão todos, sendo que muitas das vezes, ao mesmo tempo. Em alguns casos, as condições físicas e severas de frio, calor, fome, etc., podem levar a sintomas que se assemelham a do estresse, mas que são amenizados pelo prazer da viagem. Por conta disto, às vezes temos a impressão que as sensações estão potencializadas. Pode ser interessante entender (não necessariamente saber) em que momento da vida o seu "amigo" está e acho que, mais importante ainda do que escolher um bom parceiro de viagem, é exercer, em alguns momentos, a difícil, TOLERÂNCIA.
Pois bem, então vamos imaginar a seguinte grande situação:
Você e mais dois amigos, o Alexandre e o Valentino, sempre quiseram fazer uma viagem de moto-aventura. Há anos todos vocês sonham com a realização desta viagem, mas por conta de problemas no trabalho, família entre outros, a tal viagem nunca deu certo. Este

ano, as coisas mudaram um pouco pra você, exceto seu peso e a condição física que não estão legais. Por outro lado, apesar da difícil aceitação da viagem pela sua esposa, os filhos o estão apoiando. E os seus amigos? Adivinha? Eles podem ir!

O Alexandre acabou de se separar da esposa. Ele não tem filhos. A Empresa na qual ele trabalha está passando por uma fusão. Acabaram de colocar um novo profissional no seu departamento e ele conseguiu férias para os exatos 20 dias planejados para a viagem.

O Valentino é um cara boa praça, solteiro, tem um negócio próprio e durante vários anos esperou pelos outros dois amigos para fazer esta viagem. Ele não tem problema com as datas e muito menos com a namorada, com a qual mantém um relacionamento há seis meses. Só tem uma coisa que o incomoda, a dívida que possui, que já soma cinco vezes o faturamento mensal de sua Empresa.

Vocês sabem que a viagem terá muitos percalços e vai lhes exigir muito física e mentalmente. É o seu sonho e o de seus dois amigos! Contudo, por conta da vida atribulada ou simplesmente para manterem a privacidade, nenhum dos três sabe a fundo como está a vida um do outro.

Tudo bem até aí (acho), mas notaram que cada um tem potencialmente uma "bagagem" com peso e volume pré-definidos e este tipo de bagagem não vai no Baú, vai na cabeça de cada um e muitas vezes não é conhecida por todos que vão compartilhar os momentos na estrada, em condições severas, por 20 dias neste caso. Tá certo que minha situação hipotética já é um caldeirão fervendo, mas é totalmente passível de ser real, com mais ou menos intensidade.

Bem, vamos continuar nossa historinha. O Planejamento durou seis meses e claro, levou uma boa pitada de ANSIEDADE dos três motociclistas. Mais um condimento pro caldeirão...

A viagem parte e para que se encaixasse no prazo máximo que o Alexandre (lembra? O da fusão da Empresa) podia, os quatro primeiros dias serão de exaustivos 500 quilômetros diários de terra. No primeiro dia, depois de 500 quilômetros, sendo 200km de muita chuva, barro e frio, chegam sem se alimentar na primeira cidade para pernoite. Você que está fora do peso, tem muitas dores nas costas, reclama e muda a planejada Pousada, de custo razoável, para uma mais cara e com mais conforto.

O Valentino (aquele da dívida) não gosta muito, mas para atender o amigo, aceita. Ainda, prevendo o pior, você tentar diminuir com os amigos a quilometragem planejada dos próximos três dias, o que não é possível, porque seu amigo Alexandre não concorda, afinal ele tem que voltar para trabalhar no prazo máximo de 20 dias. Vão dormir tarde, à meia noite.

Mais uma informação: Entre você e o Alexandre não houve diálogo, você foi dormir com dor nas costas, preocupado com os três dias que virão e o Alexandre foi dormir preocupado com sua condição física para aguentar até o prazo final dele e da viagem. O Valentino foi tolerante com o amigo, mas por conta da pousada mais cara, já pensa em refazer o Planejamento de custo diário e se preocupa com o apoio dos companheiros.

Logo pela manhã (6:00h) você recebe uma ligação de sua esposa para te contar da febre alta que um dos seus filhos está. Em seguida ela te pergunta em tom agressivo por que você não ligou no dia anterior, e você explica que chegaram tarde e conta sobre a dor nas costas, o que não é bem recebido por ela, que metralha uma "adequada" frase: "Eu te falei, eu disse que não era pra você se meter nesta!". Daí para uma discussão no telefone com sua esposa, foi rápido. Desligaram em completa desavença. Você desce pra tomar café vestido com uma camiseta que tem uma Girafa estampada na frente e o Valentino como sempre brincalhão, te fala: "Hummmmm, que lindo o vestidinho de girafinha?". O Alexandre ri...

PRONTO, FOI O ESTOPIM! A confusão foi montada. A brincadeira, e não passava de uma brincadeira, foi recebida com mal humor e desencadeou uma série de discussões pesadas a respeito do Planejamento, do dia anterior, da postura de pilotagem de um e de outro, etc. Tudo isto em decorrência da carga pessoal de todos os envolvidos desde o Planejamento e potencializado pelas condições da viagem. Certamente esta situação é capaz abalar a amizade entre os três.

Você pode imaginar como serão os próximos 19 dias de viagem deste grupo se não houver TOLERÂNCIA?

Contei esta história, que não é muito diferente de uma que já vivi, para descrever um resumo do que acho interessante citar para a composição de parcerias e na elaboração de uma viagem:

Reúna parceiros de viagem que tenham afinidades pessoais, na pilotagem e para o estilo de viagem a ser realizada;

Tenham (você e seu grupo) objetivos gerais comuns;

Conheça as suas limitações e de seus companheiros de viagem;

Faça um bom Planejamento, real, exequível (considere tempo para possíveis emergências);

Faça um Planejamento em conjunto ou no mínimo faça com que o grupo participe durante a elaboração;

Tenha maturidade para avaliar se o Planejamento está adequado para sua condição e de seus parceiros;

Repita para si sempre: "As pessoas são diferentes e sentem diferente";

Toda e qualquer pessoa tem anseios, bem como você;

Em condições físicas severas, os sentimentos e reações são potencializados, exercite o auto-controle;

Coloque-se na condição do outro, SEJA TOLERANTE;

Em algumas situações, o silêncio é o melhor remédio.

Texto pelo Ruba
ruba@rockriders.com.br

http://www.rockriders.com.br/index.php/conteudo-completo/materias-dos-colunistas/item/333-existe-um-companheiro-ideal-para-uma-ou-a-viagem-de-moto-texto-pelo-ruba

Interessante é que, com enredo diferente, aconteceu comigo. Foram cinco casais (média 55) em 20 dias de viagem. Fui tolerante a extremo para não estragar o passeio. Poucos dias após o retorno, a resposta à minha tolerância oferecida por três casais companheiros de viagem e um outro que nem lá estava, até então tidos como amigos de alta confiança, foi deveras inversa aos valores me deixando a pensar que deveria ter "explodido" em viagem, assim não amargaria lembranças indesejadas e arrependimentos por ter sido tolerante em um assunto deveras relevante.
Bem, ficou o inconfundível exemplo de traição e ingratidão.

Completando com a leitura dos textos:

Canis Familliaris, pois esse reflete os dissabores com supostos amigos em viagem em grupo, principalmente quando um cafajeste, que se dizia seu amigo, lhe desrespeita.

www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1642

Pegando carona e ao mesmo tempo furtando a ideia surgida em um bate papo informal onde se discutia certos aspectos comportamentais de determinadas pessoas, surgiu a adjetivação de cachorro.
O significado de tal palavra quando empregada em sentido figurativo me parece denegridor, não da pessoa que chamamos de cachorro e sim do cão, já que é um animal Amigo em todo e qualquer momento e cuja fidelidade supera a de qualquer outro ser vivo, inclusive o próprio homem.
No meu humilde conhecimento do significado das palavras, recorri ao popularmente chamado "pai dos burros". Lá aprendi que o substantivo masculino "cachorro", além de significar cão novo ou pequeno, no Brasil se diz assim para designar o cão ou Canis familiaris, animal mamífero, carnívoro, da família dos canídeos. É também uma designação dada a várias espécies de canídeos, sejam selvagens, sejam domesticáveis, semelhantes ao cão doméstico.
Mas aí reside uma questão que tenho que advogar em favor dos cães. Sendo um Amigo que é, jamais a palavra cachorro poderia vir ser significado figurado de uma pessoa inescrupulosa, cafajeste, canalha.
O mesmo se diz da palavra cachorrada, referindo-se a pessoas que praticaram atos inescrupulosos, cafajestes e canalhas.
Com a permissão dos leitores, afirmo que estamos diante de uma inversão de valores, pois se o cão, também chamado cachorro, é o melhor Amigo do homem, como que pessoas inescrupulosas, cafajestes e canalhas podem ser chamados de cachorros?
Creio que estamos cometendo um grave atentado ao animal quadrúpede que tanto gostamos e prezamos.
Um cão jamais irá se aproveitar da confiança do seu dono para praticar uma cachorrada, mas o homem faz isso, ah, e como faz, e o pior é que consegue, por ser geneticamente sonso, se fazer de santo e arrebanhar outros não menos cachorros (aqui no sentido figurado), dissimulados e melosos por excelência, a conviver nessa matilha.
Então, resta concluir que, na verdade, existem três espécies de cachorro, a saber:
Cachorro selvagem,
Cachorro domesticável e
Homem cachorro, este pertencente a raça dos cafajestes, dissimulados e melosos.

Atenção & Amizade

www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1675

Um dia um Amigo, em roda de bate papo, falou uma coisa simples porém bastante profunda, ele disse que "da atenção vem a amizade".
Verdade é que pouco ou nada nos atemos a essa afirmativa que de filosófica não tem nada, porque confundimos com a regra que diz que a ordem dos fatores não altera o produto.
Analisando, veremos que, e com certeza, toda amizade que surge só é possível graças ao fator determinante que é a atenção. Sem a atenção não há a amizade.
A palavra Amigo é mais do que uma simples palavra ou um simples conceito, em que pese a sua larga abrangência. Pode-se dizer que aquele que não é inimigo é amigo e aqui vemos o sentido amplo da palavra, mas daí a dizer ou titular alguém como Amigo, com A maiúsculo, é preciso muito mais do que os dicionários nos ensinam.
Ter amizade não significa ter Amigo, pode ser um camarada ou um conhecido, mas ter Amigo significa ser um afortunado.
Com a Motocicleta é assim, a ordem dos fatores não é alterada, assim surge a atenção, aquele simples acenar de mão quando cruzamos nas estradas, por exemplo. Daí, em uma das paradas para abastecimento, Moto Fest ou um simples pneu furado, a atenção é redobrada e começa a surgir a amizade. Parafraseando um espalhafatoso apresentador de televisão, nasce a amizade da sucessiva atenção que se sucede sucessivamente.
A Motocicleta consegue aproximar velhos Amigos que estavam afastados pelas circunstâncias da vida e consegue emprestar ambiente que gera novos Amigos, mas a Motocicleta também consegue revelar quem é Amigo e quem é amigo. Tem Amigo que consolida para os bons e maus momentos e tem amigo que se revela para o oba oba e o 0800. Tem Amigo sempre presente para somar e tem amigo sempre de plantão para dividir. Tem Amigo para viajar e também frequentar nossos lares e tem amigo apenas de copo. Tem Amigo fiel e sincero e tem amigo hipócrita e dissimulado. Tem Amigo conciliador e tem amigo centralizador. E assim continua, o Amigo e o amigo.
E você, o tempo já lhe revelou quem é Amigo e quem é amigo?

A exemplo, segue aqui as regrinhas básicas que utilizamos em nossas viagens e que estão dando certo até hoje:

REGRINHAS BÁSICAS DE SEGURANÇA

1. Quem se dispuser a integrar o grupo de viagem está comprometido em seguir as diretrizes contidas neste Programa, especialmente no que se refere às paradas para abastecimento e reagrupamento sob pena de pagar o almoço ou jantar, o que ocorrer primeiro, na cidade destino.
2. Todos são adultos, legalmente habilitados a conduzir Motocicletas, aptos em estradas e com senso de equipe. Seremos uma equipe, mas cada um é irrestritamente responsável pela sua postura ética e moral e pelos seus atos.
3. Motocicletas revisadas e sem defeitos conhecidos. Bagagens dentro dos limites naturais de peso e volume.
4. Estamos passeando, portanto, além das paradas para abastecimentos, outras poderão ocorrer sem pressa e bem relaxado conforme as distâncias a percorrer e os horários a serem cumpridos dentro do limite de segurança.
5. Não viajar à noite, o limite máximo é 17:00h, exceto se o destino estiver a 30 minutos ou 30km e se for por estrada principal.
6. Dependendo da hora e da distância restante ao destino final as paradas não deverão exceder 20 minutos.
7. As paradas estabelecidas neste Programa são OBRIGATÓRIAS, todos têm que esperar o último chegar para reagrupar, além de evitar pane seca. As distâncias entre abastecimentos foram calculadas com base no posterior local a abastecer, portanto podem ocorrer abastecimentos com 80km rodados quando o local posterior está a 200km do primeiro abastecimento.
8. Obrigatório reagrupar nos entroncamentos, bifurcações e entradas de cidades, assim ninguém se perde.
9. A hora é na hora, nem antes nem depois da hora. Combinou é para ser cumprido.
10. Cada um anda no seu ritmo, porém deve-se andar a não menos de 100km/h, mas, ainda assim, os reagrupamentos aqui previstos serão obedecidos.
11. As esperas nas paradas obrigatórias, exceto por motivo de força maior, não deverá exceder 10 (dez) minutos, para isso será considerada a velocidade de 100km/h para o percurso percorrido. O retardatário que ultrapassar esse limite de tempo dentro do critério matemático estabelecido pagará uma rodada de cerveja, por cada atraso, na primeira cidade em que todos possam consumir álcool.
12. Os abastecimentos, checagem de óleo, água e pneus ocorrerão na véspera da viagem, antes de recolher ao hotel.
13. Desvios dos roteiros pré-estabelecidos estão condicionados a concordância de todos (unanimidade) após avaliado o percurso e a segurança.
14. Nas estradas, manter distância mínima de 30 metros e máxima de 300 metros, conforme a velocidade, assim, sucessivamente, o da dianteira têm o da retaguarda no retrovisor.
15. Nas paradas para abastecimento não agrupar todas as motos em um só ponto e ficar atentos a quem se aproxima, preferencialmente um deve ser o “olheiro”.
16. Por questão de segurança e para evitar perdas de tempo, nas paradas para abastecer as mulheres saltam e se dirigem à lanchonete para fazer os pedidos enquanto as Motocicletas são abastecidas, enquanto isso, se possuir intercomunicador, não remover o capacete a menos que todos estejam juntos.
17. Excesso de bagagens (peso e volume) não serão tolerados, pois comprometem a segurança, a ciclística, o conforto e geram atrasos. Quem insistir ficará por sua conta e risco.

Bagagens

www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1555

O perigo de uma viagem de moto está nas malas, nos baús e bolsas que levamos. Elas podem nos impedir de apreciar a beleza que nos espera.

Já experimentei na carne a verdade dessas palavras, mas aprendi. Minhas malas eram sempre superiores às minhas necessidades, e por isso minhas partidas e chegadas eram mais penosas do que deveriam. Andei pensando sobre as malas que levamos em nossas viagens de motocicleta. Elas são expressões de nossos medos, elas representam nossas inseguranças.

Olho para um motociclista que passa com suas imensas bagagens atreladas e fico curioso em saber o que há dentro delas. Tudo o que se leva, está diretamente ligado ao medo de necessitar. O fato é que essa bagagem toda representa nossa insegurança, digo por mim.

No início de minhas viagens de motocicleta, levava comigo a pretensão de deslocar o meu mundo, tinha medo do que iria enfrentar, isso, quando ainda não existiam malas laterais, top case, bolsa de tanque, etc., a bagagem viajava em bolsas improvisadas amarradas ao bagageiro, envoltas em lona de caminhão. Eu queria fazer caber no exíguo espaço a totalidade dos meus significados. A justificativa é racional, pois corresponde às regras do bom senso, preocupações naturais de quem não gosta de passar privações.

Nós nos justificamos: posso precisar disso, posso precisar daquilo... Olhava ao meu redor e via que as coisas que pretendia levar não poderiam ser levadas. Às vezes durante uma

longa viagem de moto me recordo de alguma coisa esquecida, ou então, inevitavelmente concluo que um terço do que levei não me serviu para nada.
Partir é experiência inevitável de sofrer ausência, nisso mora o encanto da viagem de moto. Viajar de moto é descobrir um mundo que não temos, é o tempo de sofrer a ausência que nos ajuda a mensurar o valor do mundo que nos pertence, visto sobre duas rodas. A partida nos abre os olhos para o que deixamos - bom é partir, melhor é voltar. A distância nos permite mensurar os espaços deixados, por isso, partidas para longas viagens e chegadas são instrumentos que nos indicam quem somos, o que amamos e o que nos é essencial. Ao ver o mundo que não é meu, eu me reencontro com o desejo de amar ainda mais o meu espaço.
A vida e as viagens seguem as mesmas regras, os excessos nos pesam e nos tiram a vontade de viver, por isso é necessário partir, sair na direção da realidade. Não carregue seus pesos, eles não lhe permitirão adentrar o território alheio, nem enxergar de um jeito novo o território que é seu.
Boas partidas e chegadas a todos!!!
Autor: texto por Otavio Araujo "Gugu" - 71 anos, motociclista há mais de 50 anos. Administrador e empresário da construção civil que roda em uma Honda Varadero XL V 1.000 - E-mail:otavio@globalplayer.com.br
Fonte:http://www.rockriders.com.br/index.php/conteudo-completo/cronicasreflexoes/item/123-as-bagagens-numa-longa-viagem-de-moto

18. Bebida alcoólica e estradas é uma mistura imbecil, homicida e suicida, portanto, não seja mais um. Ninguém do grupo vai lhe proibir de consumir bebida alcoólica, mas se beber e pilotar, o problema é exclusivamente seu, ninguém vai perder tempo com você ou lhe emprestar guarita em situações provocadas pelo consumo de álcool. http://www.rotasdaliberdade.com.br/noticias.asp?id=1668

DICAS A CONSIDERAR

1. Fazer reservas de hospedagens e passeios é bastante confortável, pois evitará transtornos com procura na chegada às cidades, além disso, você poderá barganhar valores, mas lembre-se, ao reservar, não diga que é grupo de Motociclistas, se limite a dizer o número de quartos que deseja. O inconveniente é que você, teoricamente, ficará preso ao cronograma da viagem. Por outro lado, não reservando, existem hotéis que fazem "cara feia" quando você chega no balcão, tudo sujo da estrada, procurando hospedagem.
2. Estando em uma cidade, telefone para o hotel da próxima e confirme a chegada.
3. Após pagar a reserva, escaneie o comprovante e insira no seu "manual".
4. Imprima todos os e-mails de confirmação de reservas de hospedagens e passeios.
5. Não carregue muito dinheiro, mantenha em média R$ 400,00 em dinheiro, no mais, use cartão de débito ou crédito, caixa eletrônico existe em qualquer fim de mundo.
6. Não leve documentos e carteira de dinheiro/cartões no baú, pochete ou sacola de mão, melhor é colocar em saco plástico e carregar no bolso interno da calça. A mesma regra vale para celular.
7. Revise a Motocicleta com pelo menos uma semana antes de viajar, assim você terá tempo para rodar com ela e checar se tudo está ok.
8. Execute o check list de viagem na véspera da viagem, evite esquecimentos dos itens importantes, dos obrigatórios e dos imprescindíveis.
9. Arrume tudo na noite da véspera da viagem, complete o tanque de combustível e calibre pneus. Deixar esses procedimentos para a hora da saída irá atrasar, além de causar transtorno aos seus parceiros de viagem.
10. Tudo bem que a viagem é de passeio, mas para tudo dar certo, cinco conceitos devem ser imperativos:
• A hora é na hora, nem antes nem depois da hora.
• As decisões serão sempre por unanimidade, portanto, cada um deve ceder no seu ponto de vista, exceto pela imperatividade da segurança individual e do grupo.
• Obedecer rigorosamente as paradas estabelecidas, independentemente de qualquer coisa.
• Cada um tem seu ritmo de viagem, não imponha o seu nem aceite o dos outros, apenas OBEDEÇA as paradas previstas, são inclusive para reagrupar.
• Não rode à noite, o máximo é até 17:00h
11. Viajar de Motocicleta é uma aventura ímpar, nada de oba oba e vamo que vamo, não invente coisas, siga seu cronograma de viagem e os seus instintos de sobrevivência, não seja intransigente nem teimoso. A segurança e a integridade de um envolvem todo o grupo de viagem.
12. Máquina fotográfica e/ou filmadora sempre a postos.
13. Estacionar a Motocicleta fora do campo visual é assinar atestado de otário.
14. Antes de ir em algum lugar, se informe com quem conhece, evite surpresas desagradáveis.
15. Utilize os correios para despachar o que comprar em viagem evitando assim o excesso de peso na Motocicleta.
16. Lembre-se: você está na casa dos outros, RESPEITE, pois assim você será bem aceito e bem recebido quando em retorno. Faça amizades, é a melhor coisa.
17. Existem algumas importantes dicas de segurança, porém não irei expor aqui, seria "entregar o ouro ao bandido", podemos conversar isso pessoalmente ou por e-mail após a devida confirmação de identificação (luiscarlosrotas@gmail.com).
Temos postado crônicas no web site do Rotas da Liberdade Moto Clube que abordam o presente assunto e alguns pontos de vistas têm sido objeto de salutares discussões tendo como principal centro a quebra de "normas" estabelecidas (discutidas e combinadas), principalmente aquelas que dizem respeito às paradas compreendidas como obrigatórias e à velocidade de cada integrante do grupo de viagem. Não iremos aqui entrar no mérito, entretanto, devido à importância do tema, é interessante a leitura da crônica Abordagem pertinente.

Abordagem pertinente.

Na reunião ordinária do Rotas do dia 02/10 o convidado e eventual futuro integrante do Clube César Pitanga abordou com muita pertinência um tema objeto de discussões em roda de amigos Motociclistas ora baseado em pontos de vistas e em experiências de estradas.

Ao questionar o rigor da palavra nos textos que abordam viagens e passeios quanto ao aspecto "paradas obrigatórias" nos deparamos com uma divergência de opinião cabendo a justificativa esclarecedora, haja vista que o objetivo das "regrinhas de segurança" não é impor nada a ninguém e sim combinar critérios que possam contribuir para o conforto e segurança nas viagens, principalmente as longas viagens.

Um simples passeio, a exemplo de ida e volta a Aracaju, o tempo em que as pessoas estarão juntas é relativamente pequeno, entretanto, em viagens longas, se não houver um objeto norteador, divergências de opiniões poderão concorrer para a insegurança e certas animosidades. Tal objeto norteador é fruto de discussões, experiências, consenso e acordos de cavalheiros.

Por um lado devemos observar que os entendidos em Motociclismo e doutores em Medicina recomendam paradas para alongamentos e movimentação do corpo a fim de evitar o estresse físico e mental, e prova se faz no momento em que os veículos que possuem computador de bordo estão programados para alertar a cada duas horas de viagem. Na Motocicleta não é diferente, porém o tempo é menor, as paradas têm que ocorrer, principalmente quando nossas mulheres estão na garupa.

Por outro lado devemos observar alguns fatores interessantes e, porque não dizer, necessários também, seriam eles:

Abastecimento – em um grupo, nem todas as Motocicletas têm o mesmo consumo (km/l), uma Suzuki Boulevard M800 tem autonomia de combustível para até 300km, já uma Suzuki Bandit 1250S a autonomia de combustível é de no máximo 220km. Por que rodar até o limite e/ou utilizar o combustível reserva?

O Motociclista precavido tem em mente que imprevistos podem acontecer a exemplo de: vazamento de combustível – mangueira que fura, deteriora, atinge o tempo normal de uso, sofre danos com combustível adulterado; furo precoce ou acidental no reservatório de combustível; funcionamento irregular do sistema de injeção – desperdício de combustível por consumo excessivo; velas defeituosas ou gastas – aumento de consumo; peso na Motocicleta – aumento de consumo; enfim, uma série de variáveis que aumentam o consumo de combustível. Outra questão que o precavido tem em mente é a eventual falta de combustível em algum posto no percurso ou, até mesmo, o seu desavisado parceiro de viagem que por teimosia ou negligência não abasteceu a Motocicleta.

Andar com baixo nível de combustível também oferece fatores concorrentes para danos na bomba de gasolina – prejudica a refrigeração; a bomba pode funcionar seca em curvas de maior inclinação; resíduos sólidos serão "sugados" pela bomba; criação de gases sob sol forte.

Então, para evitar qualquer um desses contratempos, o correto é parar para abastecer a cada 100 ou no máximo 150 km e com isso, também alongamos nossos músculos e "quebramos" a "monotonia" em nossos cérebros além de reagrupar.

Reagrupar – É inconsequente a prática de viajar nos chamados comboios, principalmente em BR's, até porque BR's não são locais para "desfiles de Motocicletas", o que nos leva ao entendimento de que em viagens cada um é livre para empreender a velocidade que melhor de aprouver ou a velocidade compatível com suas habilidades e capacidade da Motocicleta, ENTRETANTO as paradas previamente convencionadas deverão ser obedecidas com rigor, pois aí haverá o importante e necessário reagrupamento e se porventura alguém ficou para trás por qualquer motivo, a distância e o tempo serão bem menores para retornar e conhecer o ocorrido.

Dizer que "andando junto evita acidente" é ficção; "presidente do clube não pode ser ultrapassado" é regra esdrúxula, é infantilidade; "comboio" em BR's é inconsequência, é imprudência.

Assim é que entendemos que as paradas para reagrupar é fator de segurança que devem ocorrer a cada abastecimento, bifurcações em estradas, postos da PRF e PRE e entradas de cidades, sendo, pois, obrigatórias, ninguém deve abrir mão dessa condição.

Abordagem pertinente

OS PORQUÊS

Furo no pneu

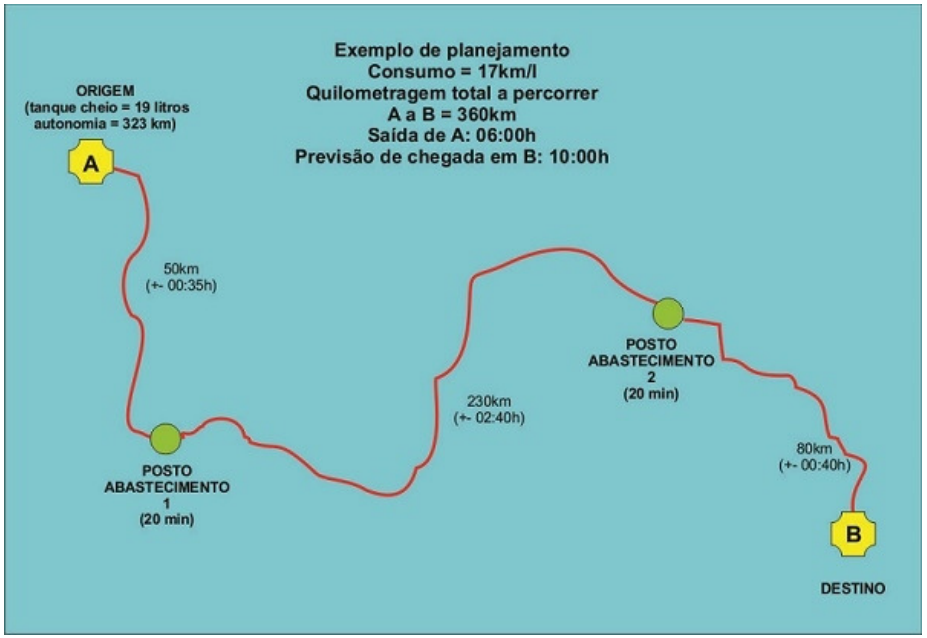
Quem já passou a experiência sabe o quanto é trabalhoso e inconveniente, mas fazer o quê, a zorra furou, tem que reparar. O kit de reparação é acessório obrigatório e nele está o mini compressor de ar – existem modelos específicos para Motocicleta. As ampolas de CO^2 são eficientes, mas são limitadas ao número que você dispõe, além de descartáveis.

"Tarugar" o pneu é muito fácil, rápido e prático, aliás o que você menos precisa é ficar muito tempo parado na estrada. Se o "tarugo" for colocado na superfície do pneu que está em permanente contato com o asfalto, melhor é ir a um borracheiro e executar o reparo convencional, lembrando que o material para o reparo do pneu de Motocicleta diferencia do de carro, ele é mais elástico e reforçado na espessura. Esse procedimento é indicado porque ao "tarugar" o pneu sofre micro cortes na camada interna de malha e esses cortes tendem a aumentar devido ao esforço e temperatura. Quanto maior a velocidade, maior a temperatura, com isso o pneu fica "maior", ou seja, ele expande, situação que força o entorno do furo "tarugado".

http://www.rotasdaliberdade.com.br/noticias.asp?id=1473

http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1667

Abastecimento



É um tema polêmico porque muitos acham que não precisa parar tanto para abastecer. Já abordamos o tema várias vezes no site do Rotas, convencemos alguns, outros, no entanto, são arredios às explicações lógicas e de bom senso e preferem arriscar.

O que trago aqui é do conhecimento dos Motociclistas experientes, portanto não é nenhuma novidade, entretanto temos muitos novatos, navegadores de primeira viagem, e como ninguém nasce sabendo, essa informação se somará a tantas outras.

Sob outro aspecto, ao longo das minhas viagens e passeios, encontrei alguns teimosos que insistem em "esticar" mais um pouco e aí acontece a pane seca, situação desconcertante, vexatória, constrangedora, principalmente quando é fruto da teimosia.

Um ex-companheiro de passeios e viagens, meloso como ele só, não completou o tanque da sua Bandit porque só iria rodar 50km (na ideia dele), resultado, às 22:30h na BA001, após ter rodado uns 60km, a zorra acusou reserva; não havia posto aberto; parou em um posto já fechado, tudo escuro, para pedir informação (foi ele só com a esposa na garupa); precisou retornar enquanto os demais foram obrigados a esperar pagando o preço da idiotice do "desligado".

Tudo bem que partindo de um ponto a outro abastecer após rodar 50km pode parecer desnecessário, porém quando o próximo posto sabido está a mais de 150km, mesmo se o combustível der para rodar do ponto de origem ao segundo posto sabido, o certo é abastecer no primeiro posto (50km) e abastecer novamente no segundo posto.

Com a Internet fica muito fácil preparar a programação de viagem e programar os abastecimentos, inclusive para efeito de aproveitamento máximo das distâncias a percorrer, ou seja, equilíbrio entre rodar/descansar, do contrário é sair à toa, ao acaso, mas sabendo que o preço poderá ser alto.

Enfim, o recomendado é sempre sair com o tanque cheio e parar para abastecer a cada 150km no máximo, inclusive para evitar o estresse físico e mental. Se não detiver informações sobre postos de abastecimento, abasteça no primeiro que aparecer após rodar 50km. Há de ser pensado em alguma eventualidade mecânica, a exemplo de vazamento provocado pelo impacto daquela pedrinha que estava voando e que você não sabe de onde veio ou aquela mangueira que ressecou precocemente por fadiga do material.

Tudo não passa de precauções para com a segurança.

É preciso se precaver para evitar pane seca. Além disso, rodar com pouca gasolina fará com que os resíduos acumulados no tanque sejam sugados pela bomba e, por outro lado, com pouco combustível, a bomba não será resfriada devidamente sem contar que em algum momento de curva mais acentuada onde a inclinação da Motocicleta é necessária, a bomba irá funcionar sem gasolina.

Leia a matéria

Tanque cheio ou vazio.

Equipamentos/Acessórios/Adaptações

Trato este tema não só quanto ao aspecto comodidade, mas acima de tudo quanto ao aspecto segurança, pois não existe nada mais inseguro e inconveniente do que ficar quebrado na estrada.

Não abro mão de ter a bordo alguns equipamentos e acessórios, bem como algumas adaptações que podem decidir uma situação ou ao menos amenizar os transtornos.

Voltímetro – Instalado no painel, com ele posso ter a leitura do sistema elétrico em tempo real. Monitoro todo o sistema de geração e distribuição de energia e posso detectar algum funcionamento irregular e providenciar o devido reparo antes que a situação se agrave e cause danos em outros componentes.

Interruptor do farol – o farol é para andar aceso, entretanto, em uma situação emergencial quando existe falta de geração de energia, instalar um interruptor do farol

permitirá reduzir o consumo de energia desligando o farol até o socorro elétrico mais próximo, a bateria agradece e seu bolso também. Por outro lado, necessitando funcionar o motor com a Motocicleta estacionada, poderemos desligar o farol por não haver necessidade de ficar aceso consumindo a bateria, já que em baixo rpm a bateria é que suporta o consumo.

Kit de reparo de pneu – além dos componentes comuns ao kit, um mini compressor de ar, pito sobressalente e as ferramentas específicas para retirar as rodas dianteira e traseira. Bom lembrar que nem todos os borracheiros de estrada terão as ferramentas e pitos sobressalentes.

GPS – Antes deles chegávamos aos destinos tanto quanto com eles, porém o GPS é perfeito em navegação em locais não conhecidos. Com o GPS você evitará perdas de tempo procurando os destinos; evitará paradas para pedir informações, situação que é de risco de assalto; com ele você determina o exato local em que está, inclusive para efeito de localização para qualquer tipo de socorro. Mas nunca dispense um bom mapa rodoviário.

Break light – Não são equipamentos para Motocicleta, mas pode ser adaptado na traseira. Principalmente sob chuvas ou neblina, o break light, quando configurado para intermitente ou flash (strobo), faz enorme diferença na sua visualização, o veículo que vier na retaguarda vê você de longe.

Led – Exceto obviamente o ou os faróis, substituir as lâmpadas de filamento por lâmpadas leds valerá o pequeno investimento: maior luminosidade; maior durabilidade; irrisório consumo de energia; não aquece.

Descanso de punho – O descanso de punho no acelerador é muito bom em estradas, mas no trânsito das cidades pode até ser perigoso, portanto, quando estiver no trânsito, é só dar um pequeno giro nele e evitar contato com o punho. Na estrada é muito bom porque em situação segura você pode relaxar as articulações dos dedos e a tensão dos músculos.

Trava do acelerador – Alguns chamam equivocadamente de piloto automático, outros cruise control. De piloto automático ou controle de velocidade não tem nada, apenas trava o punho do acelerador na posição que você quiser. Esse pequeno e simples mecanismo é muito útil, pois em condições segura em uma reta você pode travar o acelerador em determinada velocidade e exercitar o braço, punho e dedos.

Lubrificador de corrente – Quem está na estrada não pode ficar preocupado em sujar a Motocicleta, portanto para manter a corrente (conjunto) sempre lubrificado, vai sujar mesmo.

As graxas especificas disponíveis no mercado são excelentes, principalmente os sprays pela sua praticidade e poder de penetração. No entanto, sob chuvas fortes, essa lubrificação fica comprometida e aí você terá que fazer a lubrificação com maior constância, pois a água retira a graxa e o óleo. Além de fazer a lubrificação convencional, e para isso sou "chato", instalei um sistema de lubrificação que injeta óleo SAE90 sobre a corrente a hora que eu desejar, assim não preciso parar e colocar a Motocicleta no descanso central para lubrificar o sistema. Ah, vai sujar sim, mas que importa, levo a Motocicleta no lava jato e tudo fica limpinho.

Ferramentas – Toda Motocicleta que se preza já vem de fábrica com as suas ferramentas básicas, mas faltam algumas. O alicate, por exemplo, o que vem no estojo é uma piada. O ideal é que você check as ferramentas objetivando verificar se todas têm uso específico em situações emergenciais, por exemplo, a Bandit 1250S possui um bom estojo de ferramentas, mas o tal alicate deixa a desejar; o estojo possui ferramentas para retirar a roda traseira, mas a dianteira falta uma chave "L" 12mm para retirar as pinças de freio.

Além do estojo completo que acompanha nossa máquina, tenho sempre comigo:

Chave "L" 12mm; chave 10/11mm; chave 7mm (para extrair ar das pinças de freio); chave de pito; alicate; conjunto de chaves allen"; abraçaceiras PVC; tiras de borracha de câmera de ar de bicicleta (excelente para reter vazamento de mangueiras); cola de sapateiro(Amazonas); massa epox(Durepox); cola industrial(Araldite); lanterna led; faca;

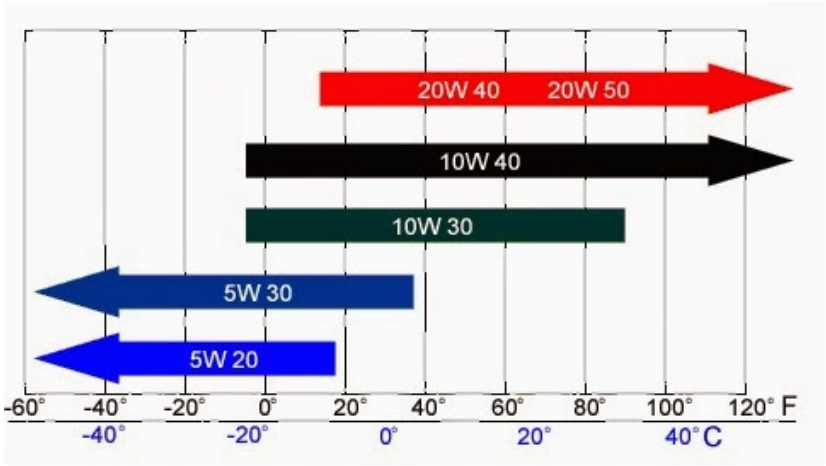
lâmpadas e fusíveis sobressalente; um par sobressalente de manetes; um refil da bomba de gasolina.
Se você puder dispor de um carregar solar para bateria, melhor ainda.
Tudo forma um conjunto leve e com pouco volume, fácil de acomodar no baú ou malas laterais.
Faca – Não preciso falar da relevante importância da faca, mas tem que ser faca mesmo, nada de canivete.

Emenda de corrente – É sempre bom ter a bordo, mas aquele que tem os devidos cuidados jamais irá precisar desse item.
Como dizia A Blitz, "tá tudo muito bom, bom, tá tudo muito bem, bem, mas realmente..." nada disso importa se você não souber como fazer, e como ninguém nasceu sabendo, melhor mesmo é aprender, para isso basta ter as ferramentas certas, lógica, curiosidade e não se incomodar em sujar as mãos, no mais as ocorrências servirão de treino. Outro grande aliado nesse aprendizado é a Internet, existe um vasto número de vídeo aulas. Você poderá não se tornar um mecânico profissional, mas certamente não passará apertos ou será enganado.
Faça um tour pelo endereço abaixo e encontre bons textos e excelentes dicas, principalmente aquelas acerca do tema e dos tópicos aqui abordados.
http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/dicas.asp
Abastecimento – em um grupo, nem todas as Motocicletas têm o mesmo consumo (km/l), uma Suzuki Boulevard M800 tem autonomia de combustível para até 300km, já uma Suzuki Bandit 1250S a autonomia de combustível é de no máximo 220km. Por que rodar até o limite e/ou utilizar o combustível reserva?
O Motociclista precavido tem em mente que imprevistos podem acontecer a exemplo de: vazamento de combustível – mangueira que fura, deteriora, atinge o tempo normal de uso, sofre danos com combustível adulterado; furo precoce ou acidental no reservatório de combustível; funcionamento irregular do sistema de injeção – desperdício de combustível por consumo excessivo; velas defeituosas ou gastas – aumento de consumo; peso na Motocicleta – aumento de consumo; enfim, uma série de variáveis que aumentam o consumo de combustível. Outra questão que o precavido tem em mente é a eventual falta de combustível em algum posto no percurso ou, até mesmo, o seu desavisado parceiro de viagem que por teimosia ou negligência não abasteceu a Motocicleta.
Andar com baixo nível de combustível também oferece fatores concorrentes para danos na bomba de gasolina – prejudica a refrigeração; a bomba pode funcionar seca em curvas de maior inclinação; resíduos sólidos serão "sugados" pela bomba; criação de gases sob sol forte.
Então, para evitar qualquer um desses contratempos, o correto é parar para abastecer a cada 100 ou no máximo 150 km e com isso, também alongamos nossos músculos e "quebramos" a "monotonia" em nossos cérebros além de reagrupar.
Reagrupar – É inconsequente a prática de viajar nos chamados comboios, principalmente em BR's, até porque BR's não são locais para "desfiles de Motocicletas", o que nos leva ao entendimento de que em viagens cada um é livre para empreender a velocidade que melhor de aprouver ou a velocidade compatível com suas habilidades e capacidade da Motocicleta, ENTRETANTO as paradas previamente convencionadas deverão ser obedecidas com rigor, pois aí haverá o importante e necessário reagrupamento e se porventura alguém ficou para trás por qualquer motivo, a distância e o tempo serão bem menores para retornar e conhecer o ocorrido.
Dizer que "andando junto evita acidente" é ficção; "presidente do clube não pode ser ultrapassado" é regra esdrúxula, é infantilidade; "comboio" em BR's é inconsequência, é imprudência.
Assim é que entendemos que as paradas para reagrupar é fator de segurança que devem ocorrer a cada abastecimento, bifurcações em estradas, postos da PRF e PRE e entradas de cidades, sendo, pois, obrigatórias, ninguém deve abrir mão dessa condição.

Encerrando, cito o endereço abaixo onde pode ser visto um Manual de Viagem executada, quiçá possa servir de modelo.
Tour 2014
http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1618
Autor: Luís Carlos Dantas de Carvalho – Lula ISF
http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1659

DESMISTIFICANDO O ÓLEO DO MOTOR

Entendendo as especificações dos óleos conforme a função e utilização da moto...
Repare nessa tabela abaixo com as especificações dos óleos para motor de uma moto.



Normalmente o motociclista se preocupa com a marca do óleo que utiliza. Porém, conforme onde iremos rodar, características de clima e mesmo de condições da pista, o uso do óleo está diretamente ligado as suas especificações e classificações.

Olhando a tabela acima, vemos que o óleo 20W40 é mais que suficiente para se rodar no Brasil, visto que no país ninguém anda abaixo de -5ºC e dificilmente teremos 50ºC de temperatura, muito embora o Rio de Janeiro esteja, neste verão, bem próximo disso!

Os óleos lubrificantes são substâncias utilizadas para reduzir o atrito de funcionamento do motor, lubrificando, limpando e aumentando a sua vida útil. Para tanto, é extremamente importante entendermos alguns termos que nos deparamos quando precisamos decidir qual óleo deveremos utilizar nas nossas máquinas, principalmente quando estamos rodando em outros países.

Os óleos lubrificantes podem ser de origem animal ou vegetal (óleos graxos), derivados de petróleo (óleos minerais) ou produzidos em laboratório (óleos sintéticos), podendo ainda ser constituído pela mistura de dois ou mais tipos (óleos compostos).

As principais características dos óleos lubrificantes são a viscosidade e a densidade.

A viscosidade mede a dificuldade com que o óleo escorre (escoa); quanto mais viscoso for um lubrificante (mais grosso), mais difícil de escorrer, portanto será maior a sua capacidade de manter-se entre duas peças móveis fazendo a lubrificação das mesmas.

Densidade indica o peso de uma certa quantidade de óleo a uma certa temperatura, é importante para indicar se houve contaminação ou deterioração de um lubrificante.

Para conferir-lhes certas propriedades especiais ou melhorar alguma já existentes, porém em grau insuficiente, especialmente quando o lubrificante é submetido às condições severas de trabalho, são adicionados produtos químicos chamados de aditivos.

Os principais tipos de aditivos são: antioxidantes, anticorrosivos, anti-ferrugem, antiespumantes, detergente dispersante, melhoradores do Índice de Viscosidade, agentes de extrema pressão, etc.

Classificações dos Óleos para Motores

Para facilitar a escolha do lubrificante correto para veículos automotores várias são as classificações, sendo as principais a SAE e API.

Classificação SAE:

Estabelecida pela Sociedade dos Engenheiros Automotivos dos Estados Unidos, classifica os óleos lubrificantes pela sua viscosidade, que é indicada por um número. Quanto maior este número, mais viscoso é o lubrificante e são divididos em três categorias:

Óleos de Verão: SAE 20, 30, 40, 50, 60

Óleos de Inverno: SAE 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 25W

Óleos multi-viscosos (inverno e verão): SAE 20W40, 20W50, 15W50, 15W40, etc.

Obs: a letra “W” vem do inglês “winter” que significa inverno.

Graus menores suportam baixas temperaturas sem se solidificar ou prejudicar a "bombeabilidade" do motor. Um óleo do tipo mono grau (SAE 90) só pode ser classificado em um tipo escala. Já um óleo multi grau (SAE 15W40) se comporta a baixa temperatura como um óleo 15W reduzindo o desgaste na partida do motor ainda frio e em alta temperatura se comporta como um óleo SAE 40, tendo uma ampla faixa de utilização (de -15ºC até 50ºC).

Na hora de trocar o óleo, duas coisas são importantes. Primeiro é a marca, onde devemos considerar a credibilidade do fabricante. Segunda é a especificação do óleo.

O óleo que usamos é o 20W 50W e, sem bairrismos, o nosso Lubras Essencials é muito bom.

Atualmente os fabricantes de motocicletas pedem óleos de categoria SL, mas já existe a categoria SM. Essas categorias atendem aos severos regimes em que os motores são submetidos, quer no dia-a-dia, quer nas estradas.

As categorias SA, SB, SC, SD, SE e SF são de geração antiga. Essas letras indicam a quantidade mínima de aditivos que o óleo deve ter.

Se o óleo for trocado na época certa e se for de boa marca e especificação, com certeza seu motor terá maior vida útil, e a embreagem também.

Classificação API:

Desenvolvida pelo Instituto Americano do Petróleo, também dos Estados Unidos, baseia-se em níveis de desempenho dos óleos lubrificantes, isto é, no tipo de serviço a que a máquina estará sujeita. São classificados por duas letras, a primeira indica basicamente tipo de combustível do motor e a segunda o tipo de serviço.

Para motores de veículos leves (Ciclo Otto) o “S” de Service Station (Postos de Serviço, Garagem) ou Spark (Faísca / Centelha), e a outra letra define o desempenho.

O óleo SJ é superior ao SH, isto é, o SJ passa em todos os testes que o óleo SH passa, e em outros que o SH não passa. O Óleo SH, por sua vez, é superior ao SG, assim sucessivamente.

O Instituto Americano do Petróleo (API) estabelece estes parâmetros de desempenho, através de uma sequência de testes complexos e específicos, de acordo com metodologias padronizadas pela ASTM (American Society for Testing and Materials).

A troca de óleo:

As recomendações dos fabricantes em relação aos intervalos para mudar o óleo baseiam-se em condições extremas de condução. Estas condições nem sempre correspondem às viagens longas em autoestrada. Quanto mais curtas forem as viagens, menor deve ser o tempo entre cada troca de óleo. Viagens curtas (inferiores a 15 Km), conduzir em estradas com muita areia ou poeira, ar frio que impeça o motor de aquecer totalmente até alcançar uma temperatura normal de funcionamento, ou se o motor trabalhar em condições severas (altos giros de funcionamento por períodos prolongados), são fatores que provocam a degradação do óleo.

Estatísticas mostram que a maioria dos motociclistas que utilizam seus veículos, nas cidades, enquadram-se em uma dessas condições acima, requerendo trocas de óleo do motor com intervalos menores.

Sintético ou Mineral

A principal diferença entre os dois está na manutenção da estabilidade da viscosidade do produto. O sintético mantém a estabilidade por mais tempo do que o mineral, mas há outros fatores relacionados que costumam influir nessa teoria, como a qualidade da gasolina, por exemplo.

Por não ser puro (pois a gasolina leva na mistura álcool), o combustível provoca o aparecimento de substâncias que fazem com que a estabilidade obtida pelo óleo sintético não seja tão efetiva, diminuindo a capacidade de lubrificação, o que é grave principalmente em motores de alto desempenho.

O óleo semissintético foi criado para ser um meio termo entre o mineral e o sintético. Nesses casos, basta seguir as orientações das empresas fabricantes de motocicletas constantes nos manuais que vem junto com a moto.

Dicas importantes:

1 - Nunca misture óleo sintético com mineral, pois algumas marcas de óleo sintético não se misturam ao mineral. Também não se deve misturar óleos sintéticos com semissintéticos, pois poderá haver incompatibilidade entre aditivos, ocasionando até mesmo a neutralização de alguma função. No caso de óleos minerais com o mesmo nível de desempenho e mesmo grau de viscosidade, não há problema em misturá-los;

2 - Quando se utiliza um lubrificante com nível de desempenho inferior ao recomendado pelo fabricante do veículo, mesmo reduzindo o período de troca, pode haver problemas de formação de borra devido ao envelhecimento (oxidação) precoce do lubrificante, ou comprometimento da função de lubrificação do motor pelo óleo;

3 - Os óleos lubrificantes de qualidade já possuem, de forma balanceada, todos os aditivos para que seja cumprido o nível de desempenho ao qual foi desenvolvido. Não há testes padronizados que avaliem o desempenho de mistura de óleos com aditivos extras. Pode haver incompatibilidade entre o óleo lubrificante e a aditivação suplementar e a borra é uma consequência deste problema;

4 - Ao contrário do que a maioria das pessoas pensam, o nível correto de óleo no motor se encontra entre os dois traços e não só no traço superior. Se o óleo fica abaixo do mínimo da vareta, o motor pode ser prejudicado por falta de lubrificação. Se o óleo fica acima do máximo da vareta, haverá aumento de pressão no cárter, podendo ocorrer vazamento e até ruptura de bielas;

5 - É importante que se espere pelo menos 5 minutos após o motor ter sido desligado para se medir o nível do óleo. Isto porque, neste tempo, o óleo vem descendo das partes mais altas do motor para o cárter e assim podemos ter a medida real do volume de óleo.

Filtros de Óleo:

O filtro de óleo tem fundamental importância para manter o óleo limpo e impedir que resíduos da contaminação (sujeira do ambiente, partículas de desgaste de componentes, etc.) passem para o motor e venham a causar danos. Ao comprar um filtro de óleo é importante seguir as instruções dos fabricantes da motocicleta, observando inclusive o período de substituição deste. As impurezas existentes no óleo e não retidas no filtro, passam a circular no óleo e provocam rapidamente o aumento do desgaste de várias peças do motor.

Agora que você sabe tudo sobre óleos lubrificantes, o motor da sua moto vai respirar saúde e falar alto sem aparecer aquele barulhinho fora do normal. Lembre-se que de uma boa lubrificação depende o desempenho, a durabilidade e o bom retorno na venda de sua moto!

Fonte: http://www.rockriders.com.br/
http://www.rotasdaliberdade.com.br/rotasdaliberdade/noticias.asp?id=1597

---------- X ----------

Continuem acessando o web site do

www.rotasdaliberdade.com.br

As seções de

Notícias http://www.rotasdaliberdade.com.br/noticias.asp

e de

Dicas http://www.rotasdaliberdade.com.br/dicas.asp

pois certamente alguma coisa de útil será aproveitada.